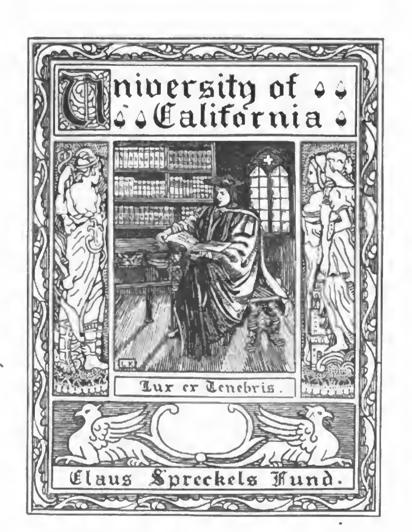
Der Weltpostverein und sein Einfluss auf den ...

J. Jung (writer on postal service.)


University of California
Lux ex Tenebris.
Claus Spreckels Fund.



Der Weltpostverein und sein Einfluß auf den Weltverkehr und die Weltwirtschaft.

Ein Vortrag, gehalten in der Gesellschaft für Erdkunde und Kolonialwesen zu Straßburg

von

J. Jung,
Postrat.

Mit 5 lithographischen Tafeln.



Straßburg
J. H. Ed. Heitz (Heitz und Mündel)
1903



Der Unterzeichnete hatte die Ehre, am 24. April d. J. in der hiesigen Gesellschaft für Erdkunde und Kolonialwesen einen Vortrag zu halten über das Thema: „Der Weltpostverein und sein Einfluß auf den Weltverkehr und die Weltwirtschaft". Die Ausführungen wurden erläutert durch eine Reihe zu diesem Zwecke hergestellter verkehrsgeographischer Karten über die Fortschritte des Weltpostvereins, und insbesondere über die gewaltige Entfaltung des Postdampfschiffswesens bzw. der Schiffahrt überhaupt; ferner durch zahlreiche — vielfach vergleichende — graphische Uebersichten über die Entwickelung des Weltpostverkehrs, des deutschen Anteils an demselben und des Auslandspostverkehrs der Hauptkulturstaaten, sowie über den deutschen Außenhandel und über die Beteiligung der Hauptkulturländer am Welthandel seit Begründung des Weltpostvereins.

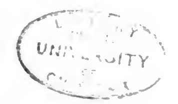
Bei der epochemachenden Bedeutung, welche der einheitliche Zusammenschluß des Postverkehrswesens über die ganze Welt für das gesamte wirtschaftliche und kulturelle Leben gewonnen hat, fand der Gegenstand des Vortrags lebhaftes Interesse und der Inhalt so freundliche Aufnahme, daß der Vortragende sowohl vom Vorstande der Gesellschaft als auch von Vertretern der hiesigen Presse darum angegangen wurde, den Vortrag durch Drucklegung weiteren Kreisen zugänglich zu machen.

Der Unterzeichnete hat zunächst Bedenken gehabt, der freundlichen Anregung Folge zu geben, im Bewußtsein, daß ein auf kurze Sprechzeit beschränkter Vortrag über einen so weitschichtigen Gegenstand immer nur eine ganz allgemein gehaltene Skizze des weltumfassenden Stoffes geben konnte, und daß der Leser leicht etwas vermißt, worüber der Hörer nachsichtig hinweg sah. Wenn diese Bedenken nunmehr zurückgestellt werden, so geschieht es in der Hauptsache, um das zusammengetragene statistische Material Interessenten und Liebhabern nutzbar zu machen. Leider ist es wegen technischer Schwierigkeiten nicht möglich gewesen, die Kartenwerke dem Drucke einzufügen; auch mehrere graphische Darstellungen sind durch Zahlenzusammenstellungen ersetzt worden.

Indem der Unterzeichnete dem Vorstande der Gesellschaft für die liebenswürdige Anregung und Förderung der Sache freundlichen Dank sagt, darf er den Wunsch aussprechen: Möge der Vortrag auch in der weiteren Oeffentlichkeit dieselbe freundliche Aufnahme finden, deren er sich im engeren Kreise zu erfreuen hatte!

Straßburg i. Els., 1. Juli 1903.

J. Jung.



Das Gastrecht, welches der Gegenstand des heutigen Vortrags bei Ihnen nachsuchen darf, beruht auf dem allgemeinen Interesse, welches den Kulturmenschen mit der weltumfassenden Tätigkeit der Post verknüpft. Ist doch die älteste der Verkehrsanstalten unter allen Wandlungen stets diejenige geblieben, welche die weitesten Lebenskreise täglich und stündlich am unmittelbarsten berührt. Ein jeder der verehrten Anwesenden benutzt sie gewiß täglich wenigstens einmal, die Damen sicher noch öfter. Wie wäre es sonst möglich, daß die Zahl der in Straßburg jährlich ein- und abgehenden Postsendungen 48000000, täglich mithin 132000, also in jeder Minute 92 beträgt!

Und doch sind diese Summen nur ein Gradmesser der Interessen in verhältnismäßig kleinem Kreise. Vervielfältigen wir sie mit der Zahl der übrigen Bevölkerungs- und Wirtschaftsfaktoren Deutschlands und werfen wir den weiterschauenden Blick hinaus nach fremden Völkern und hinaus über das Weltmeer, dann sieht das zahlenmüde Auge die Flut des Volks- und Völkerpostverkehrs lawinenartig sich türmen, und wir sind vor die Frage gestellt: Welches ist der Organismus, der dieser elementaren Flut geregelten Abfluß bietet? Diese gewaltige Kraft ist eine nach einheitlichen Regeln arbeitende Weltorganisation; es ist der heute fast alle Länder der Erde umfassende Weltpostverein.

Daß das waltende Bedürfnis und der schaffende Zeitgeist auf der Bahn des Postverkehrs hervorgebracht haben, was bisher auf keinem anderen Gebiete gelungen ist: Die Vereinigung aller zivili-

sierten Völker der Erde zu einer einzigen Gemeinschaft, das ist ein charakteristisches Merkmal unserer Epoche. Schon unter diesem Gesichtspunkte nimmt die Weltpost ein wichtiges Blatt in der allgemeinen Kulturgeschichte ein, denn Verkehr und Kultur verhalten sich in der Welt zueinander wie Blutumlauf und Gehirntätigkeit im menschlichen Körper. Darüber hinaus aber ist die Weltpost in ihrer Eigenschaft als die Betriebsquelle alles Verkehrs einer der wichtigsten Faktoren im Wirtschaftsleben der Völker geworden.

Ich darf Ihnen deshalb den Weltpostverein vorführen,

1. in seiner Entstehung;

2. in seinen Grundgesetzen und Aufgaben;

3. in seinen Wirkungen auf die Kultur, auf den Weltpostverkehr, auf den allgemeinen Handelsverkehr und die Weltwirtschaft, auch insbesondere auf die Ausgestaltung der Weltverkehrsstraßen zur See und zu Lande.

Große Umwälzungen in den Beziehungen der Völker, wie die Gründung des Weltpostvereins, bereiten sich geschichtlich vor. Die Mitte des vorigen Jahrhunderts zeigt uns den Gegensatz der Verkehrsformen zwischen dem „Einst" und „Jetzt"; und in diesem Gegensatz, in dem Tiefstand der nationalen und internationalen Verkehrsorganisationen vor 50 Jahren erkennen wir die eigentlichen Triebkräfte, die mit unwiderstehlicher Gewalt zu neuen Schöpfungen drängten.

Infolge der politischen Verkümmerung Deutschlands fehlten dem deutschen Verkehr die Wurzeln seiner Kraft: die Gebietseinheit und die freien verkehrverbindenden Wege. Waren doch 13 deutsche Staaten im Besitze eines eigenen selbständigen Postwesens, und daneben führte das fürstliche Haus von Thurn und Taxis in 14 anderen Gebieten eine altererbte, postalische souveräne Herrschaft. Und wie um die vielköpfige Selbständigkeit auch noch durch die Hydra ausländischen Einflusses zu verstärken, übten in den deutschen Hansestädten, Hamburg und Lübeck, die ehemals ihre Kultur und Macht weithin nach den nordischen Staaten getragen hatten, fremde Mächte, Dänemark und Schweden, Postgerechtsame aus.

Daneben „erfreuten“ sich Hamburg und Bremen je eines preußischen, hannoverschen, turn- und taxischen Postamts; auch in Lübeck war Turn- und Taxis postalischer Gast; selbst Mecklenburg hatte sich eine Postdomäne in Hamburg gesichert. Gerade dort in den großen Handels- und Seestädten, wo die Einheit und Einfachheit der Postverkehrs-Verhältnisse die notwendigste Voraussetzung handelswirtschaftlicher Entwickelung sind, befand sich mithin die Zentrale einer Verkehrsverwirrung, von der man eine ungefähre Vorstellung bekommt, wenn man bedenkt, daß beispielsweise in Hamburg Briefe für Sachsen und einige mitteldeutsche Herzogtümer zur preußischen Post, Briefe für Braunschweig zur hannoverschen Post, solche für Oldenburg, Bremen und Lübeck zur Hamburgischen Stadtpost, Briefe nach dem nahen Lauenburg zur dänischen, Briefe nach der einen Hälfte Oesterreichs zur preußischen, nach der anderen Hälfte zur turn- und taxischen Post zu schaffen waren, wenn sie Aussicht auf Beförderung haben sollten. Wer es also in Hamburg lernen wollte, einen Brief richtig zur Post liefern, tat gut daran, vorher Mitglied eines Vereins für Erdkunde zu werden.

Jede deutsche Verwaltung setzte für ihren inneren Verkehr das Porto, das technische Beiwerk und meist auch das Postrecht fest. Aus dieser verwirrenden Zersplitterung und unter dem Einfluß der in den vielen deutschen Gebieten herrschenden Verschiedenheit der Entfernungseinheiten, der Meilenmaße, Münzen und Gewichte ergab sich ein kunstvolles Mosaikbild kleinstaatlicher Portoberechnung, das zwar einem farbenfrohen Auge prächtige Reflexe bot, das aber den Beamten und den Portozahler in eine weniger rosige Stimmung versetzte. Denn die Zahl der damaligen Brieftaxen für den inneren Verkehr darf auf annähernd 2000 geschätzt werden, sodaß die Portoberechnung im Einzelfalle zu einem schwer lösbaren geographisch-arithmetischen Exempel wurde. Es kann deshalb auch nicht verwundern, daß zur Regelung der Postverhältnisse allein zwischen deutschen Staaten vor dem Jahre 1850 mehr als 100 auf den verschiedensten Grundlagen aufgebaute Postverträge bestanden, die alle möglichen Reservate wie Attribute der Gebietshoheit ängstlich wahrten und die Ergebnisse

langjährigen Marktens um kleine Sondervorteile in die blütenreichsten staatsrechtlichen Formen brachten. Wenn später auch der 1850 gebildete deutsch-österreichische Postverein hierin erheblichen Wandel schuf, so behielt doch die fortdauernde Selbständigkeit der 14 deutschen Postverwaltungen genug Spielraum für verkehrerschwerende Sonderinteressen.

Waren hiernach die Verhältnisse im deutsch-inländischen Postverkehr schon keine beneidenswerten, so wurden sie doppelt schwierig in den Beziehungen zwischen den deutschen Staaten und dem Ausland. Diese Beziehungen wurden bis dahin durch Einzelverträge zwischen den verschiedenen Ländern geregelt. Bei diesen Verträgen waren es unausbleiblich zwei Fragen, die Frage des Transits und der Portoteilung, welche wie ein altes vielbegehrtes Erbstück den Zankapfel zwischen die Nachbarn warfen. Denn das eine Land hielt den Transit an sich schon für eine staatsgefährliche Aktion, die geeignet sei, die Grenze zu ruinieren. Für andere ausländische Staaten wiederum war der fremde Transit ein willkommenes Finanzobjekt fiskalischer Ausschlachtung. Deshalb gab es damals so gut Posttransitkriege wie heute Zollkriege. Aus der Verschiedenartigkeit der Ansprüche, welche in dieser Beziehung die einzelnen Staaten auf Grund ihrer Lage und der Größe ihres Gebietes glaubten geltend machen zu können, ergab sich eine bunte Mannigfaltigkeit in der Höhe der Transitgebühren, welche sich zwischen 3¹/₂ und 35 Franken für 1 Kilogramm Briefe bewegten. Und um das Maß voll zu machen, zahlten die verschiedenen Aufgabeländer an dasselbe Transitland nicht etwa die gleichen Transitsätze, sondern preisbestimmend waren im Einzelfalle die Gewandtheit der Unterhändler, etwaige Gegenleistungen, nicht selten auch politische Erwägungen. Die Portoberechnung nach dritten Ländern war daher eine sehr verschiedenartige. Die Schwierigkeiten wurden in dieser Beziehung noch besonders verschärft durch die mangelnde Einheit der inneren Tarife, der Gewichte und Gewichtsstufen. Die Gewichtseinheit im deutschen Postverein war das Zolllot, in England die Unze, in Frankreich, Belgien und Italien das Gramm, in den nordischen Staaten das Lot. Die Gewichtspro-

gression und demgemäß die Portosätze stiegen in Deutschland von Lot zu Lot, in England und in den Vereinigten Staaten von $^1/_2$ zu $^1/_2$ Unze, in Frankreich von 10 zu 10 Gramm, in Belgien und Italien teils von 10 zu 10, teils von 15 zu 15 Gramm, in Dänemark von $^1/_2$ zu $^1/_2$ Lot.

So kam es, daß ein Auslandsbrief nach demselben Bestimmungsort je nach dem Leitweg, d. h. nach der Zahl und der Art der Länder, die er zu durchlaufen hatte, den verschiedensten Taxen unterlag. Um nur flüchtig ein Beispiel anzuführen, kostete ein einfacher Brief aus Deutschland nach Rom durch die Schweiz zu Lande 68 Pfennig, über Genua zu Wasser 90 Pfg., durch Oesterreich 48 Pfg., und über Frankreich 85 Pfennig. Für dieses Geld war aber der Brief in den meisten Fällen noch lange nicht in Rom, denn das Franko konnte überhaupt nur bis zur Grenze des Kirchenstaates erhoben werden.

Aehnliche alle Beziehungen erschwerenden Verhältnisse ergaben sich für die überseeische Korrespondenz unter der Wirkung des Seeportos. Drei bis fünf Franken Porto für einen einfachen Auslands-Brief war in manchen europäisch-überseeischen Beziehungen keine Seltenheit. Aber damit noch nicht genug: So mancher dieser schönen Briefe kam von irgend einer Grenze wie Peter aus der Fremde zurück; man hatte ihm irgendwo die Türe verschlossen, weil er dem einen Durchgangsland zu breit, dem zweiten zu lang, dem dritten zu dick war. Denn nicht überall hatte man, wie in England, ein Größenmaximum von zwei Fuß Länge und einem Fuß Dicke für einen Brief festgestellt, also Maße, die hinreichend Raum boten für ungezählte heiße Liebesschwüre, die aber doch das Abtragen durch Normalbriefträger einigermaßen erschwerten.

Nun gar das schwierige Kapitel der Portoteilung! Zwischen den verschiedenen Staaten wurde das Porto für jeden Brief bald halbscheidlich, bald nach dem Satz $^1/_3$—$^2/_3$ oder $^2/_5$—$^3/_5$ geteilt; in manchen Verkehrsbeziehungen behielt auch der eine oder andere Staat das vereinnahmte Porto ganz.

Dies waren vor dreißig Jahren die Grundlagen des inter-

nationalen Postverkehrs, des ersten und wichtigsten Bindemittels zwischen den Kulturgruppen der Menschheit, ein Zeichen, wie wenig die einzelstaatlichen Verkehrsorganisationen darauf zugeschnitten waren, sich über den Nationalismus im Verkehrswesen zu erheben, dem internationalen Zug in dem neuerwachten industriellen und handelswirtschaftlichen Leben der Völker die Wege zu bahnen und der Betätigung des Menschengeistes durch die Freiheit des Verkehrs ein weites Feld zu öffnen.

In dieser Not der Zeit war es in seinen letzten Konsequenzen das deutsche Schwert der Jahre 1864, 1866 und 1870/71, welches den gordischen Knoten der schier unlösbar scheinenden Verkehrsverwirrungen mit scharfem Schlag durchhieb. Mit frischer Lebenskraft entstieg die Reichspost dem Jungbrunnen der deutschen Einheit, aber auch mit neuen weitgesteckten Zielen. Denn höhere Aufgaben, hinausgreifend über die nationalen Grenzen, konnte sich nunmehr eine Verkehrsgemeinschaft stellen, welche das gesamte Vaterland ihr Wirkungsgebiet und die politische Einheit ihre Schwester nannte.

Das neu und kräftig einsetzende deutsche Wirtschaftsleben strebte mächtig hinaus über die deutschen Grenzen. Und auch in vielen anderen Ländern, infolge allgemeiner Hebung der Bildung, des gesteigerten Auswanderungstriebes der europäischen Völker, der Ausbreitung der Industrie u. s. w. fluteten die Gegenseitigkeitsbeziehungen über die gewohnten Ufer. Nun ist aber der Verkehr gewissermaßen der Pulsschlag im internationalen Wirtschaftsorganismus der Völker. Diesen Pulsschlag mit Verständnis zu beobachten, den pochenden Lebensstrom in gesunder Bewegung zu halten, heißt die Aufgaben des Verkehrs erkennen und ihm hindernisfreie Wege weisen. Dieses Ziel hatte der erste Generalpostmeister des deutschen Reichs von Stephan im Auge, als er dem großen, schöpferischen Gedanken Ausdruck und Verwirklichung gab, die zivilisierten Länder der Erde zu einer einzigen organisierten Postverkehrsgemeinschaft zu vereinigen. Wie hoch sich dieser Gedanke, der wie ein Geistesblitz die Welt durchhellte, über den zeitgenössischen Begriff des Möglichen und über das Willensniveau mancher Verkehrspolitiker erhob, davon zeugen

die ungeheuren, der Vorbereitung des Werkes begegnenden Schwierigkeiten. Darum ist fast höher, als die Größe des Gedankens, die Kunst der schließlichen Ueberwindung der Widerstände einzuschätzen, deren Niederwerfung mit Hülfe der starken Hand Bismarcks gelang. Sorgsam vorbereitet trat auf Veranlassung Deutschlands ein internationaler Postkongreß am 15. September 1874 in Bern zusammen. Sein Ergebnis war der Abschluß des Weltpostvertrags — oder wie er damals genannt wurde, des „allgemeinen Postvereinsvertrags" — und zwar ganz im Sinne der deutschen Vorschläge. So war unserem Deutschland, der Heimat der Buchdruckerkunst, wo die ersten öffentlichen Posten ins Leben gerufen wurden, auch der Ruhm beschieden, der geistige Urheber des großen Zivilisationswerks der Weltpost zu werden. An dem neuen epochemachenden Vertrag beteiligten sich 22 Staaten mit 350 Millionen Einwohnern. Dazu gehörten sämtliche Staaten Europas, die Vereinigten Staaten von Amerika, Aegypten, weite Länderstrecken Asiens und ein Teil des nördlichen Afrika.

Der oberste Grundsatz und damit der Leitgedanke des neuen Vertrags lautete: die vertragschließenden Länder bilden ein einziges Postgebiet. Der Vertrag behandelt ausschließlich das Hauptelement des Weltpostverkehrs, die Briefsendungen. Für den Briefpostverkehr schwanden innerhalb des Vereins alle politischen Grenzen. Als Ausfluß dieses Prinzips stellten sich die weiteren Grundzüge des Vertrags dar, nämlich 1. Freiheit des Transits; 2. Bindung der Land- und Seetransitgebühren; 3. Einheit und Billigkeit des Portos; 4. Wegfall der Portoteilung.

1. Freiheit des Transits: Jedes Vereinsland wurde berechtigt, über zwischenliegende Vereinsländer hinweg, unter Benutzung aller von denselben unterhaltenen Postverbindungen, nach anderen Vereinsländern Postsendungen zu befördern. In dieser Freiheit des Transits, welche alle nationalen Beförderungsmittel uneingeschränkt dem internationalen Postverkehr darleiht, verkörpert sich das Ideal der Verkehrsfreiheit über die ganze Welt. Jetzt erst war es möglich, die bisher zum Schaden der Schnelligkeit der Be-

förderung notwendig oder üblich gewesene Umgehung einzelner Länder beim Transitverkehr zu vermeiden und unter Benutzung der kürzesten Verbindungen dem Verkehr die größtmögliche Beschleunigung zu sichern.

2. Bindung der Land- und Seetransitgebühren: Die notwendige Ergänzung zum Prinzip der Transitfreiheit und die Voraussetzung eines billigen Einheitsportos ist die Unentgeltlichkeit des Transits. Die vollständige Unentgeltlichkeit hat sich bisher freilich nicht ganz, aber doch annähernd erreichen lassen, indem ganz billige Einheits-Transitsätze vereinbart wurden, welche überdies künftig im Wesentlichen nur noch für die Seebeförderungen wirksam bleiben werden.

Die gänzliche Beseitigung der Landtransitgebühren scheiterte nämlich daran, daß einzelne im Kreuzungspunkt wichtiger Transitstraßen gelegene europäische Länder sich ganz unvermittelt von einer erheblichen finanziellen Einbuße bedroht sahen, welcher keine ausreichende Gegenleistung anderer Staaten gegenüber stand. So begreiflich der von diesen Ländern geltend gemachte Interessenstandpunkt war, so wenig wünschenswert erschien die Beibehaltung eines Restes des alten Transitbannes von der höheren Warte des einheitlichen, ungebundenen Weltverkehrs aus betrachtet. Unter diesem Gesichtspunkt unterscheiden sich die Landtransitgebühren wesentlich von den Seetransitgebühren. In einer Weltgemeinschaft, welche die Gesamtheit der Territorien in ihren gegenseitigen Beziehungen zu einem einzigen Geschäftsgebiete gemacht hat, entbehren Landtransitvergütungen, sofern nicht ganz besondere Ausnahmeleistungen vorliegen, der ausreichenden Existenzgrundlagen. Auch vom geschäftsmäßigen Standpunkte aus erscheinen sie mit wenigen Ausnahmen unberechtigt, weil die Durchgangsbeförderungen bei dem vorhandenen System der Arbeitsteilung den transitleistenden Staaten selten erhebliche Kosten verursachen; sie erweisen sich aber auch in den meisten Beziehungen als unnütz, d. h. finanziell wirkungslos, weil die Leistungen meist durch Gegenleistungen, die Einnahmen also durch ähnlich hohe Ausgaben ausgeglichen werden. Unter dem Druck dieser Tatsachen ist inzwischen auch dieses letzte dem Geiste des Weltpostvereins fremde

Beiwerk auf den Weg der Rückbildung gebracht worden, indem bis auf Weiteres an diejenigen Länder, deren Transitleistungen die Gegenleistungen erheblich übersteigen, ermäßigte Bauschsummen gezahlt werden, aller übrige Landtransit aber unentgeltlich ausgeführt wird.

Anderseits ist aber die Erhebung von Seetransitgebühren vollberechtigt. Die Seebeförderung verursacht erhebliche, durch Gegenleistungen nicht ausgeglichene Kosten, weil umfassende Ladungen zusammenfließen, die Schiffsgesellschaften deshalb schadlos gehalten werden müssen, weil ferner die überwiegende Mehrzahl der Länder den Seetransit in Anspruch nimmt, die geringe Minderzahl, namentlich England, Deutschland und Frankreich, ihn leistet. Auch in dieser manche Gegensätze bietenden Materie hat der Gedanke der Gemeinsamkeit der Kulturarbeit in schöner Weise den Ausgleich der Interessen herbeigeführt, indem er die Seepostgebühren dem Frachtmarkt bezw. den Wirkungen der Monopolbetriebe entzog und vertragsrechtlich festgelegte niedrige Welt-Einheitssätze herbeiführte. Diese Einheitsgebühren für die Seebeförderungen sind gegenwärtig auf einen bis um das zehnfache niedrigeren Satz zurückgeführt, als ihn vor dem Bestehen des Weltpostvereins einzelne Schiffahrtsgesellschaften Englands, das damals als unangefochtene Beherrscherin der Meere den Seepostdienst fast monopolisierte, zu fordern und zu erhalten pflegten. So ist die große Frage des Land- und Seetransits in einer Weise gelöst, welche dem Geiste der Solidarität innerhalb der Weltverkehrsgemeinschaft entspricht.

3. Was drittens die erzielte Einheit des Portos betrifft, so wurden die Höhe und die Verschiedenartigkeit der Taxen, wie sie vor der Begründung des Weltpostvereins bestanden, wesentlich durch den Faktor „Entfernung" bestimmt; das System der Weltposttaxe beruht dagegen auf dem Grundsatz der Beseitigung der preissteigernden Wirkungen der Entfernung. Dies ist durch die annähernde Unentgeltlichkeit des Transits geschehen, und so war es möglich, auf Grundlage einer einheitlichen Gewichtsstufe von 15 g ein Normaleinheitsporto für Briefe über die ganze Welt hin festzusetzen.

4. Wegfall der Portoteilung: Die Frage der Porto-

teilung, ehedem eine unversiegliche Quelle vertragerschwerender Gegensätze unter den Postverwaltungen, hat im Weltpostverein hinsichtlich der Briefpostgegenstände in der einfachsten Weise dadurch ihre Lösung gefunden, daß jede Verwaltung das Briefporto, das sie erhebt, ungeteilt behält. Diese einfache Bilanz beruht auf dem Erfahrungssatz, daß im gegenseitigen Verkehr zweier Länder die Zahl der Briefe, welche hin- und herwärts gewechselt werden, ungefähr dieselbe ist.

Das Abrechnungswesen, im Anfang ein gegenseitiges von Land zu Land, findet jetzt zum Teil im Wege des „Clearing-Systems" statt, wobei die Zahlungen in Franken mittels Wechsels auf einen Platz des forderungsberechtigten Landes zu begleichen sind. Die Geschäftssprache ist einem aus der Diplomatie ererbten Herkommen gemäß die französische, die Reduktionslinie der verschiedenen Währungen im Allgemeinen die Frankenwährung. Alle fünf bis sieben Jahre finden zur Fortentwicklung des großen Werkes Weltpostkongresse statt. Jedes Land hat eine Stimme. Beschlüsse werden durch diplomatische Erklärung an die Regierung der Schweizerischen Eidgenossenschaft bestätigt, Streitigkeiten in bezug auf Vertragsauslegungen und hinsichtlich der Haftpflicht durch ein aus Vertretern unbeteiligter Verwaltungen zu bildendes Schiedsgericht ausgetragen.

Nehmen wir hierzu noch die Bestimmungen hinsichtlich der Diensttechnik und der Errichtung einer internationalen geschäftsführenden Zentralstelle in Bern, welche auf Erfordern zugleich die Geschäfte des Clearing-house wahrnimmt, so haben wir den Kern des Vertrags seiner Schale entkleidet.

Der Berner Vereinsvertrag, der mit seinen allgemeinen Bestimmungen an die Stelle von etwa tausend internationalen Einzelverträgen getreten ist, der für den internationalen Briefverkehr einheitliches Porto und gleichartige Behandlung herbeigeführt, Staaten aus vier Weltteilen zu einem postalischen Gemeinwesen verbunden hat, bildet die Grundlage, auf welcher der heutige Bau des Weltpostvereins erwachsen ist.

Seit seiner Gründung hat der Weltpostverein drei große Aufgaben erfüllt. Er hat

1. über alle zivilisierten Staaten der Welt sein Wirkungsgebiet ausgedehnt;

2. die ersten gemeinschaftlichen Gesetze für die Behandlung des Völkerbriefverkehrs fortlaufend verbessert und eine immer vollkommenere Technik eingerichtet, welche auf allen Punkten der Erde präzis ineinandergreift und alle Räder des großen Beförderungsmechanismus, wenn sie auch tausend Meilen voneinander aufgestellt sind, nach einheitlichem System pünktlich zusammenwirken läßt; schließlich hat er

3. nach und nach neue, dem Weltverkehrsbedürfnis angepaßte Verkehrsgattungen dem Weltpostdienst eingefügt und namentlich die Vermittelung des Post-Bank-, Paket- und Zeitungsverkehrs zur Aufgabe des Vereins gemacht.

Räumlich hat der Weltpostverein seinen Siegeslauf durch alle fünf Weltteile im großen und ganzen vollendet. Die einzigen Gebiete, welche dem Verein noch nicht angehören, sind das innere China, das innere Marokko und einzelne Gebiete in Zentralafrika. Der Umfang des Vereins beläuft sich heute auf 106 Millionen Quadratkilometer mit 1100 Millionen Einwohnern.[1]

So ist für den internationalen Briefverkehr heute erreicht, daß

---

[1] Folgende chronologisch geordnete Zusammenstellung des Beitritts der verschiedenen Länder gibt ein Bild der fortschreitenden äußeren Gestaltung des Vereins. Dem Weltpostverein haben sich angeschlossen:

1874: Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Dänemark, Spanien, Frankreich, Großbritannien, Griechenland, Italien, Luxemburg, Niederland, Norwegen, Portugal, Rumänien, Rußland, Serbien, Schweden, die Schweiz, die Türkei, Aegypten, die Vereinigten Staaten von Amerika;
1876: Britisch Indien, die französischen Kolonien;
1877: Brasilien, Japan, Persien, die dänischen, niederländischen, portugiesischen, spanischen und einige britische Kolonien;
1878: Argentinien, Kanada;
1879: Neufundland, britische Kolonien in Mittelafrika, Liberia, Mexiko, Honduras, Peru, Bulgarien, Salvador;
1880: Bahama-Inseln, Ecuador, St. Domingo, Uruguay, Venezuela;
1881: Barbados, Chile, Columbien, Guatemala, Haïti, Paraguay, St. Vincent;
1882: Hawaï, Nikaragua;
1883: Costa-Rica;
1885: Bolivia, Siam;

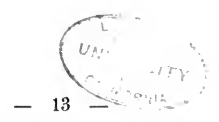
an Stelle der noch im Jahre 1874 in der Welt vorhandenen, etwa 1500 Portosätze eine einzige, teilweise um das zwanzigfache verbilligte Taxe über die ganze Erde herrscht, daß ferner im liberalsten Geiste gehaltene Versendungsbedingungen und außergewöhnlich niedrige Portosätze den Verkehr von Warenmustern, Drucksachen und Geschäftspapieren bis zur Grenze des Vollkommenen erleichtern.

Der Tätigkeitsbereich des Weltpostvereins geht jetzt aber weit über den Rahmen des Briefpostverkehrs hinaus. Er umfaßt gegenwärtig auch den Austausch von Wertbriefen, Postanweisungen, Paketen, Postaufträgen und Zeitungen.[1] An diesem durch besondere Nebenabkommen zum Weltpostvertrag geregelten Austausch, der infolge der schwierigeren Technik und der umfassenden Haftpflicht eine gewisse Einheitlichkeit in der inneren Postorganisation der beteiligten Länder voraussetzt, nahmen anfänglich naturgemäß nur diejenigen Staaten teil, welche nach der Eigenart ihrer inneren Verkehrseinrichtungen hierzu vorbereitet waren. Wir sehen also engere Vereinigungen innerhalb des Weltpostvereins entstehen. Aber gerade darin lag für den Verein ein wesentliches Bedingnis systematischer Fortbildung. Denn in den engeren Verbänden war zugleich das

---

1886: der Kongostaat;
1887/88: die deutschen Kolonien;
1888: Tunis;
1891: die britischen Kolonien von Australasien, einschl. Tasmanien und Neuseeland; ferner die Fidschi-Inseln und Britisch Neu-Guinea;
1892: Natal und Zululand;
1893: Südafrikanische Republik;
1895: Kapland, Britisch-Ostafrika, Sansibar;
1896: Ascension und St. Helena;
1897: Sarawak;
1898: Oranjefreistaat;
1899: Kiautschou;
1900: Korea und Samoa;
1901: Süd-Rhodesia und Betschuanaland.

[1] Der Pariser Weltpostkongreß 1878 schuf die hierzu erforderlichen Grundlagen für den Wertbrief- und Postanweisungsverkehr, die Pariser Konferenz 1880 für den Paketverkehr, der Lissaboner Kongreß 1885 für die Versendung von Postaufträgen, der Wiener Kongreß 1891 für den internationalen Zeitungsbezug.



Mittel gegeben, die Zweckmäßigkeit gewisser Einrichtungen einstweilen im kleinen Kreise darzutun. Wie aber zerstreute Moleküle der Anziehungskraft des Magneten unwiderstehlich folgen, so schließen sich fortdauernd mehr und mehr Länder den vorhandenen Verkehrsgruppen an und die Einzelkreise erweitern sich auf diesem Wege bis zum Rahmen des Erdenrunds. Beispielsweise unterhält Deutschland heute bereits mit 128 verschiedenen Gebieten einen Austausch für Postanweisungen, mit 78 Ländern einen solchen für Wertbriefe, und der deutsche Postpaketverkehr ist über den ganzen Erdball ausgedehnt.

Der international geregelte Austausch von Wertbriefen, Postanweisungen, Paketen und Aufträgen erwies sich besonders fruchtbar für den gegenseitigen Handels- und allgemeinen Wirtschaftsverkehr. Denn auch bei diesen Gegenständen des internationalen Verkehrs ist der Grundsatz der Einheit des Portos und der Einfachheit der Versendungsbedingungen streng durchgeführt mit der Maßgabe, daß bei Postpaketen für jedes an der Beförderung beteiligte Land ein Einheitssatz erhoben wird. Daß der Paketdienst, den in den meisten Staaten die Postverwaltungen selbst mit eigenen Mitteln ausführen, von einzelnen Ländern, z. B. auch von Frankreich und Spanien, unter staatlicher Garantie durch die Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen besorgt wird, tut der Wirksamkeit dieses Dienstes keinen Eintrag. Vielmehr erscheinen alle diese Einrichtungen umso wertvoller, als die Haftpflicht eine uneingeschränkte ist und der Bewegungsfreiheit dieses Verkehrs durch die zulässigen Formen der Nachsendung, der Zurückziehung, der Eilbestellung u. s. w. eine breite Bahn geboten ist. Während noch vor fünfundzwanzig Jahren der internationale Geldbriefverkehr von allen möglichen Beschränkungen und Kautelen umgeben, die internationale Postanweisung eine sporadische Erscheinung war, während ferner noch vor zwei Jahrzehnten im Paketverkehr die Beförderungs- und sonstigen Gebühren eine Höhe erreichten, welche nicht selten den wirklichen Wert der Sendung überstieg, wendet sich heute auch der kaufmännische Verkehr in ungeahntem Maße allen diesen Beförderungseinrichtungen zu, welche vermöge billiger Einheitstaxen den Wettbewerb erleichtern und die Beziehungen vervielfältigen.

Anderseits wird ein wirkliches Kulturbedürfnis befriedigt durch Einbeziehung der Abonnements auf Zeitungen und auf die periodische Literatur in den Weltpostdienst. Die Fortschritte der Kultur und Bildung, ihre Verbreitungsmittel und Erzeugnisse sind unter dem völkerverbindenden Einflusse des neuzeitlichen Verkehrs universell; sie drängen über die nationalen Grenzen hinaus und wollen Gemeingut werden. Darum gehört die Leichtigkeit, Regelmäßigkeit und Billigkeit des Austausches der besseren geistigen Erzeugnisse zu den ersten Erfordernissen im Wechselverkehr der Kulturstaaten.

So interessant nun auch ein Einblick in manche Einzelheiten der Technik sein möchte, unter deren Herrschaft der große Weltbetrieb in allen Versendungsgattungen bei Tag und bei Nacht, ohne Ruhe und Rast, wie ein perpetuum mobile arbeitet, so muß ich mir doch bei der Kürze der Zeit Hinweise hierauf versagen. Ungern würden Sie es aber, wie ich noch heute abend aus manchen Vorfragen entnommen habe, vermissen, wenn ich nicht wenigstens in knappem Umriß mit einigen Strichen vorzeichnete, wie in dem großen Netz von Schuld und Forderung, das jede Verwaltung, namentlich im Postanweisungs- und Paketverkehr, in dichten Maschen über die ganze Welt wirft, das Einzelland bis auf den letzten kreditierten Pfennig zu seinem Rechte kommt. Der Bankausgleich, also das Abrechnungswesen nimmt den umgekehrten Werdegang, wie der Betriebsdienst. Der Betrieb hat bei der heute überall herrschenden Dezentralisation einen zentrifugalen, das Abrechnungswesen einen zentripedalen Charakter. Denken Sie sich an Stelle jedes Landes zwei konzentrische Kreise. An der Peripherie des größten Kreises liegt der Betrieb, an der Peripherie des kleinen Kreises liegen die leitenden Provinzialbehörden, im Mittelpunkt die Zentralstelle. An der Peripherie des großen Kreises strömt der ausländische Verkehr ein. Alle zu jeder Post vom Auslande gehörigen Rechnungsbelege, Schuld- und Forderungsverzeichnisse unterliegen an der Peripherie der sofortigen ersten Prüfung und wandern dann monatlich, seitens jeder

beteiligten Postanstalt für jedes fremde Einzelland rechnungsmäßig zusammengefaßt, nach der höheren Bezirkssammelstelle an der Peripherie des kleinen Kreises, von wo sie geprüft und festgestellt dem Mittelpunkte, der Landes-Zentralbehörde, zugesendet werden. Jede Zentralverwaltung stellt nun auf Grund dieses in höhere Einheiten zusammengefaßten Materials eine Rechnung über ihre Forderung hinsichtlich der vom Ausland eingegangenen Sendungen auf. Diese Rechnung ist von der schuldenden Verwaltung zu prüfen. Die Bilanz der anerkannten Schuld und Forderung wird von der mit einem Guthaben abschließenden Verwaltung in einer Hauptabrechnung gezogen. Kommen im Postanweisungsverkehr verschiedene Währungen in Betracht, so ist die geringere Forderung in die Währung der größeren Forderung umzuwandeln und zwar zum Pariwert der Goldmünzen der betreffenden beiden Länder. Das aus der Abrechnung sich ergebende Guthaben wird dem forderungsberechtigten Land in Goldgeld dieses Landes mittels auf Sicht oder auf kurzes Ziel zahlbarer, auf die Hauptstadt auszustellender Wechsel gezahlt und zwar innerhalb vierzehn Tage nach gegenseitiger Feststellung der Hauptabrechnung.

Dies ist der Weg, auf dem die Fäden des großen Welt-Abrechnungs- und Bankverkehrs nach zahllosen Verzweigungen und Verschlingungen mit voller Sicherheit wieder gelöst und aufgerollt werden, um sich demnächst von neuem auszuspinnen.

Die Gesamtaufgaben, welche der Weltpostverein im internationalen Verkehr erfüllt, weisen demselben eine der ersten Stellen als Kulturelement zu. Eine Organisation, welche dem Weltpostverkehr ganz plötzlich vollständig freie Bahn öffnete, welche ferner alle durch die Kultur erzeugten Verkehrsmittel, alle Eisenbahnen, die ganze Schiffahrt der Welt unter einheitlichem Gesetz in den Dienst der Weltpost stellte, mußte notwendigerweise ganz epochemachende Wirkungen hervorrufen. Diese Wirkungen sind:

1. unmittelbar kulturfördernde;
2. verkehrerzeugender Art;

3. von hervorragender allgemein-wirtschaftlicher Bedeutung für die Hebung von Handel und Schiffahrt, kurz von wahrhaft stimulierender Kraft für die allgemeine Weltwirtschaft.

Ich sage kulturfördernd. Das neunzehnte Jahrhundert hat ja die Vollendung mancher Wunderwerke der Zivilisation gesehen. Dampf und Elektrizität haben dem Leben auf der Erde eine andere Gestalt gegeben. Fast kein Werk aber hat eine solche nivellierende Entwickelung über die ganze Erde gewonnen, wie der Weltpostverein. Jedes Land, das ihm angehört, ist damit für die großen Ideen des Fortschritts geöffnet. Er nähert die Völker in kultureller Beziehung, er mildert den Unterschied der Rassen. Er ist es, der in periodischen Versammlungen, den Weltpostkongressen, Gesetze beschließt, die auf dem ganzen Erdball ausgeführt werden, und der auf diesem Wege die Menschheit zu einheitlicher Organisation, zu gleichartigen Normen im Völkerverkehr erzieht. Und wenn auf diesen Versammlungen, wie es natürlich ist, stets neue Ziele, neue Verbesserungen, die in den bedeutendsten Kulturstaaten bereits ihre Probe bestanden haben, vorgeschlagen werden, um sie zum Gemeingut aller zu machen, so kann es nicht ausbleiben, daß die Staaten mit geringerer Kulturstufe auch für ihre inneren Verkehrseinrichtungen das Gute nehmen, wo es sich findet. Möglichst vollkommene Verkehrseinrichtungen aber wirken stets anregend und befruchtend auf den allgemeinen Kulturzustand zurück.

Die Wirkungen des Weltpostvereins sind aber auch, und zwar vorwiegend, verkehrerzeugender Art, indem er nicht nur die Kraft leiht, latenten Verkehr auszulösen, sondern auch neuen Verkehr und damit neue Werte zu schaffen.

Das verkehrerzeugende Moment kommt zunächst in den steigenden Verkehrsleistungen zum Ausdruck.

Wir sehen, wie der Weltpostverein in Fortbildung des Gedankens, unter dessen Lichteinfluß er vor 28 Jahren geboren wurde, alle diejenigen Aufgaben in den Dienst der Post stellt, welche zur Pflege der engeren Bande zwischen Familien und Völkern, sowie zur Erleichterung des Handels und Verkehrs der Nationen dienen. Der Größe des Werkes aber entsprechen die durch dasselbe ver-

mittelten ethischen Werte und wirtschaftlichen Vorteile, welche dem Einzelnen wie dem Ganzen zu gute kommen. Dem Einzelnen: denn dem Brief und jedem Austausch geistiger Erzeugnisse, aller Hemmnisse entfesselt, ist die Welt geöffnet; über Berge und Täler wandert in wohlfeilen Postpaketen, was die sorgende Mutter, der geschäftige Kaufmann in weite Fernen senden; und selbst in entlegenster Stätte sind Postanweisung und Postauftrag billige Hülfsmittel persönlichen und kaufmännischen Verkehrs. Bleibt auch der seßhafte Mensch selbst mit seinem ganzen Dasein an die Scholle gefesselt, so vermag er doch allezeit seinen Willen, den Träger seiner Persönlichkeit, durch den Zauber der Weltpost in alle Weiten zu entsenden und demselben, zielsicher treffend wie die Pfeile der homerischen Helden, seine Wirkungen zu geben. Welche Werte aber dem Ganzen, der Volks- und Weltwirtschaft zufließen, in welchem Grade die neue bewegende Kraft der Weltpost tätig ist, den Umlauf des allgemeinen Weltverkehrs zu treiben, darüber geben uns die unvergleichliche Steigerung, welche seit dem Bestehen des Weltpostvereins der Gesamt-Weltpostverkehr, der internationale Gegenseitigkeitsverkehr, sowie der eigene Verkehr Deutschlands bezw. der Welthandel erfahren haben, den treffendsten Nachweis. Dies ergibt sich aber auch aus dem engen Zusammenhang des Postverkehrs mit der Summe der Kräfte, welche im wirtschaftlichen Gesamtleben der Völker tätig sind. Denn in der Gestaltung des Postverkehrs verkörpert sich der Lebensnerv aller wirtschaftlichen Tätigkeit. Die Verkehrsentwickelung ist daher nichts, was für sich, unabhängig von anderen Faktoren, gedacht werden kann. Sie muß betrachtet werden einerseits als Ausfluß der gesamten inneren Schaffenskraft der Völker, andererseits als die Folgewirkung der Verkehrserleichterungen. Diese zusammenwirkenden Kräfte sind geschäftig, die gewaltige Verkehrsgestaltung unserer Zeit hervorzubringen, und was Beginn neuer Entwicklung wird, ist zugleich höchstes Resultat lebenwirkender, aus der Vergangenheit in die Gegenwart hineinragender Tätigkeit.

Gigantisch sind die Zahlen und die Steigerung, welche der Weltpostverkehr in seiner Gesamtheit aufweist. Der Weltpostver-

kehr, d. i. die Zahl aller in den Ländern des Weltpostvereins aufgelieferten Postsendungen, welche sich im Jahre 1873 in denselben Ländern auf rund 3300 Millionen Sendungen jährlich belief, ist bis zum Jahre 1900 auf mehr als 29000 Millionen Sendungen jährlich, bezw. auf 80 Millionen täglich gestiegen. Unter jenen 29 Milliarden befinden sich rund 11 000 Millionen Briefe, 3300 Millionen Postkarten, 14000 Millionen Drucksachen und Warenproben, 361 Millionen Postanweisungen, 457 Millionen Pakete, 74 Millionen Wertsendungen, 62 Millionen Postauftrags- und Nachnahmesendungen. Der Postverkehr der Welt hat sich mithin seit der Gründung des Weltpostvereins verneunfacht und an wirtschaftlichen Werten, soweit solche auf den Sendungen angegeben sind, vermittelt die Weltpost jährlich mehr als 67 Milliarden Mark.

Diese Umlaufsoperation im täglichen Familien- und Geschäftsleben aller Kulturstaaten der Welt muß man aus einer gewissen Entfernung betrachten, um von der Größe der Massen und der Schnelligkeit der Bewegung nicht erdrückt zu werden. Denn diese kosmischen Massen bewegen sich auf Jagd- und Luxuszügen und Schnelldampfern einem Sturmwinde gleich um die ganze Erde, innerhalb eines Kreises von 251000 Weltpostanstalten durch die Hände von 1 Million Postbeamten, über Beförderungswege hinweg, auf denen jährlich 3000 Millionen Kilometer zurückgelegt werden, d. i. das einundzwanzigfache der Entfernung zwischen Sonne und Erde. Ein Bild des Umfangs und der Stufenfolge der ununterbrochenen Steigerung des Weltpostverkehrs gibt die graphische Tafel I.

Wollte man den Inhalt ergründen aller der Familienbriefe, aller der Geschäftssendungen der Weltpost, so müßten wir auf die Gefahr hin, das Briefgeheimnis zu verletzen, sagen: „In den Familienbriefen der Weltpost spiegelt sich das Leben von 1100 Millionen Erdbewohnern, die Summe ihrer Freuden und Hoffnungen, ihr Kummer und ihr Sorgen.“ Sie übertragen in ihren verschwiegenen und doch so beredten Falten den ethischen Gehalt des Familienlebens in Zeit- und Raumfernen. Sie streuen wie beschwingte Boten des Aeolus den Blütenstaub der Heimat auf den entlegensten Pfad der fernen

Volksgenossen. Der Geschäftsbrief aber verbindet alle Erdteile zu einem Weltwirtschaftsgebiete von hervorragender intensiver Bedeutung.

Europa ist bei dem Weltpostverkehr mit 18 Milliarden Postsendungen jährlich beteiligt, auf Amerika entfallen etwa 8 $^1/_2$ Milliarden, auf Asien 1800 Millionen, auf Afrika 500 Millionen, auf Australien 400 Millionen. Die Bevölkerung des Weltpostvereins auf 1100 Millionen berechnet, ergeben sich pro Kopf 27 Briefe jährlich. Die Dichtigkeit des Briefpostverkehrs ist unter der Wirkung des starken Fremdenbesuches in der Schweiz mit 121 Postsendungen pro Kopf am größten. An Eigenverkehr stehen wohl Deutschland und England an der Spitze, wo 100 Postsendungen auf den Kopf entfallen. Nach ihnen kommen Belgien mit 81 und Oesterreich-Ungarn, obwohl der Verkehr durch die ethnographischen Verhältnisse sowie durch den politischen und Verkehrs-Dualismus nicht gerade begünstigt wird, mit 70 Sendungen pro Kopf. Es folgen Holland mit 63, Frankreich mit 60, Italien mit 27 Sendungen. Rußland weist den geringsten Postverkehr mit 6 Sendungen pro Kopf auf; ein Zeichen des Tiefstandes der Volksbildung und der allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse.

Das Gesamtgewicht der Weltpostsendungen würde, Brief und Drucksache zu 15 Gramm, das Paket zu 4 Kilogramm gerechnet, auf 40 Millionen Zentner im Jahre zu schätzen sein; zur Beförderung des jährlichen Weltpostverkehrs wären also etwa 200000 Doppel-Waggons oder 8000 Eisenbahnzüge mit je 50 Achsen erforderlich.

Welche Wandlung in kurzer Spanne Zeit, in der sich der Brief in alle Heimstätten eingebürgert und zum ersten Träger kultureller Beziehungen gemacht hat! eine Wandlung, die umso markiger in die Erscheinung tritt, wenn wir mit einem flüchtigen Blick auf den mehrtausendjährigen Werdegang des Briefes die fast plötzliche Verallgemeinerung des Briefverkehrs ins Auge fassen. Langsam hat sich einst das Schrifttum, der Brief, in wechselnden Bilderreihen aus dem Dunkel grauer Vorzeit hinübergetragen in die Papyrusblätter der alten Aegypter, in die „heiligen Leder" ehrwürdiger Tempel, in die Schriftrollen der Phönizier, der Griechen und Römer.

Es erben ihre Namen von der Ueberbringung des Briefes die Hemerodromen Griechenlands, die Tabellarii römischer Patrizier. In Runen, dann in Lettern erscheint der Brief in Germanien. Auf Holztäfelchen und in den Pergamenten fränkischer Klöster findet er, größerer Zukunft gewärtig, der Beharrung bleibende Stätte. Zunächst wandert er nur selten hinaus in die Lande, denn nur Auserwählte, Kaiser, Fürsten, Bischöfe und Klöster rüsten besondere Boten, um ihre Befehle in begrenzte Fernen zu tragen. In der Kutte des wandernden Mönches, im Gürtel fahrender Leute, im Wams des reisenden Metzgers beginnt der Brief die breitere Bahn als Nachrichtenvermittler. Mit dem Erwachen eines geordneten Postwesens aus den schüchternen Anfängen der Botenanstalten spinnt er endlich vereinzelte Netze über Handelsstraßen und Heerwege. So hat sich der Brief zwar seit jenen Zeiten, wo die äußersten Marksteine geschichtlicher Kunde stehen, allzeit in aufsteigender Linie bewegt, sein umfassender Siegeszug aber durch Paläste und Hütten, über die Markscheiden territorialer Gebiete und über die trennenden Meere des Weltalls fällt doch erst in die Zeit, in der die wirtschaftliche Entwickelung des neunzehnten Jahrhunderts einsetzte und ihn zum vielumworbenen Faktor des Erwerbslebens gemacht hat.

Dies ergibt sich ohne weiteres aus dem internationalen Verkehr, d. h. dem Wechselverkehr von Land zu Land, der gewissermaßen ein Spiegelbild des internationalen Welthandels, des Güteraustausches ist. Gerade dieser Verkehr läßt erkennen, wie unter dem Einfluß des Weltpostvereins die Nationen sich geistig und wirtschaftlich genähert haben. Lediglich der internationale Austausch im Weltpostgebiet ist von 1875—1900 von 390 Millionen auf rund 2964 Millionen Postsendungen angewachsen (s. Uebersicht Seite 43). Seit 1880, dem Jahre, in welchem die für den internationalen Verkehr wichtigsten Kulturstaaten dem Weltpostverein bereits angehörten, hat sich dieser internationale Verkehr vervierfacht. Interessant ist dabei in vergleichender Gegenüberstellung (s. graphische Tafel II), wie sich der Außenpostverkehr der einzelnen wichtigsten Kulturstaaten entwickelt hat. Denn aus dem Steigerungs-

grad, der sich hierbei ergibt, läßt sich zugleich ein bestimmter Rückschluß auf die wirtschaftliche Gesamtentwickelung des betreffenden Landes und die Gravitation der Entwickelung in der Richtung des Außenhandels ziehen. In bezug auf die postalische Außenentwickelung Englands sind wir leider nur auf gewisse durch Erfahrungen gestützte Vermutungen angewiesen, da England keine Statistik über den Außenverkehr aufstellt. Sein Jahresverkehr wird sich aber mindestens auf 500 Millionen Sendungen belaufen. Relativ ist der Außenverkehr seit 1875 am stärksten in Deutschland gewachsen, nämlich von 100 auf 452 Millionen Sendungen jährlich; er ist doppelt so schnell gestiegen, als derjenige aller anderen Staaten, eine Erscheinung, die der gesamten wirtschaftlichen Außenentwickelung Deutschlands, wie wir später sehen werden, entspricht. Nach dem Grade der Bedeutung ihres internationalen Postverkehrs folgen hinter Deutschland die Vereinigten Staaten mit 245 Millionen, Oesterreich-Ungarn mit 236, Frankreich mit 233, die Schweiz mit 96, Belgien mit 89, Rußland mit 88, Italien mit 79, die Niederlande mit 55 Millionen Sendungen.[1]

Alle diese internationalen Verkehrsmassen ergießen sich nach Art einer großen Bewässerungsanlage in hunderten von rieselnden Bächen über ein System von 800000 Kilometer Eisenbahnen, über ein Netz von $1\frac{1}{2}$ Millionen Kilometer Landposten und über weitverzweigte Seelinien, die Gegenstand späterer Erörterung sind. Zweitausend verschiedene Punkte des Erdballs stehen mit Deutschland in unmittelbarem Postaustausch und dem Deutschen wie dem Perser, Inder und Japaner sind dabei die Einheit der Technik eine verständliche Weltverkehrssprache.

Doch, vergessen wir über dem kosmopolitischen nicht den nationalen Gesichtspunkt. Sehen wir als Deutsche auch gern einmal in die

[1] Die Zunahme des Auslandspostverkehrs seit dem Wirkungsbeginn des Weltpostvereins bis 1900 beträgt in Deutschland 352 Prozent, in der Schweiz 263, in Frankreich 252, in den Niederlanden 243, in Belgien 200, in Italien 123, in den Vereinigten Staaten 145 Prozent. Daß die Zunahme des russischen Auslandsverkehrs sich auf 700 Prozent beläuft, ist auf den außergewöhnlich geringen Verkehrsstand Rußlands beim Ausgangspunkt der Entwickelung zurückzuführen.

sprühenden Lichtwellen des ganzen Weltraumes, so haben wir doch unsere besondere Freude an den Flammen des heimischen Herdfeuers.

Welche Kräfte Deutschland zur Förderung seiner Wirtschaft einsetzt, ergibt sich daraus, daß ein Fünftel des ganzen Weltpostverkehrs, also 6000 Millionen Postsendungen jährlich auf Deutschland entfallen. Seit 1875 hat sich der deutsche Briefverkehr, wie die graphische Tafel III nachweist, um das fünfeinhalbfache, der Paketverkehr um das vierfache, der Postanweisungsverkehr fast um das siebenfache vermehrt und der Gesamtbetrag der beförderten deklarierten Werte stellt sich jährlich auf 29 Milliarden Mark. Der Postverkehrsumlauf in Deutschland umfaßt in jeder Minute 11 400 Sendungen, auf deren pünktliches Eintreffen jedermann rechnet. Welche Störung von tausenden von Interessen, wenn die Elastizität auch nur einer einzigen Feder in dem Uhrwerk dieses großen Mechanismus nachlassen würde!

Auch für den deutschen Gesamtpostverkehr bilden die Wirkungen des Weltpostvereins den Sockel, auf dem dieser mächtige Aufbau zur Höhe strebt. Denn in enger Verbindung mit der ungeahnten Verzweigung der Geistes- und Erwerbstätigkeit der Kulturvölker untersteht auch unser innerer Post- und Wirtschaftsverkehr den Einwirkungen der Außenbeziehungen. Ein Auslandsauftrag an Krupp in Essen hat beispielsweise mindestens ein Dutzend Briefe im inneren Verkehr zur Folge: Die Spezialaufträge von Essen an die Produktionsstätten, an die Verarbeitungs- und Veredelungsstätten, an die Werften, Verladeplätze, Rhedereien und Banken.

Erschließt der Brief und der gewaltig angewachsene Warenmusterverkehr, die Vortruppe aller kaufmännischen Beziehungen, mit bahnbrechender Kraft neue Absatzgebiete, so läuft den Kurven des Wirtschaftslebens fast parallel der Paket- und Post-Bankverkehr. Das Jahr 1875 weist bereits einen deutschen Verkehr von mehr als 55 Millionen Paketen jährlich nach. Heute wandern in Deutschland jährlich 196 Millionen, also täglich 597 000 Pakete von Nord nach Süd, von Ost nach West über ein Gewirr sich kreuzender Züge und über einsame Landstraßen.

Diesem großen Verkehr entspricht der Austausch seines Bar-

wertes im Wege des Postbankverkehrs. Während vor 25 Jahren 1 Milliarde Mark genügte, jährlich den deutschen Postzahlungsverkehr zu vermitteln, ergibt das Jahr 1901 für Deutschland den erstaunlichen Barbedarf von fast 11 Milliarden Mark oder in Ein- und Auszahlung zusammen eine Barsumme von 22 Milliarden Mark. Der Umsatz des Postbankverkehrs in Deutschland übertrifft mithin in seiner Höhe den von Soetbeer auf 3384 Millionen Mark berechneten Geldumlauf und gemünzten Edelmetallvorrat Deutschlands um mehr als das dreifache und würde nur mit dem metallischen Barschatz der Banken aller Länder Europas und der Vereinigten Staaten beglichen werden können.

Ein sprechendes Zeugnis nicht nur des erweiterten Gesichtskreises in allen Volksschichten, sondern auch von der allgemeinen wirtschaftlichen Bedeutung des öffentlichen Nachrichtendienstes gibt uns der Verkehr in Zeitungen und Erzeugnissen der periodischen Literatur. Die Zeitung, die Zeitschrift, welche Gustav Freytag in seinen Bildern der deutschen Vergangenheit mit Bezug auf ihre Bedeutung für die Bildungsformen fortschreitender Kultur die Nachfolgerin der alten Barden und der Volksprediger des frühen Mittelalters nennt, hat heute durch die nach allen Richtungen hinausstrahlende Vermittelungstätigkeit der Post eine ungeahnte Tragweite gewonnen. Und wenn auch nicht überall durch die Presse das Beste erstrebt und noch weniger erreicht wird, so ist doch die wirklich gute Presse nicht nur ein bemerkenswertes Bildungsmittel für breite Volksschichten geworden, sondern es gibt kaum noch ein menschliches Interesse, dem sie nicht dienstbar gemacht wäre. Unermeßlich wie die Zahl der Quellen, aus welchen sie gespeist wird, ist der Umfang der Wirkungen, welche sie ausübt. Den Millionenscharen von Zugvögeln vergleichbar, welche wie Federwolken den Flug über das Land nehmen, eilen jährlich 1600 Millionen deutsche Zeitungen wie auf den Fittichen des Windes in alle Fernen. Alltäglich lassen sich $4^1/_2$ Millionen, stündlich 200000 Stück als stets willkommene Gäste am Familientisch, in der Gelehrten- und Geschäftsstube des deutschen Hauses nieder. Im Wege des nach den Gesetzen des

Weltpostvereins geregelten internationalen Postbezuges aber tragen heute 31 Millionen Zeitungsnummern deutsche Kultur nach fremden Ländern und 7 Millionen allein im Postwege bezogene ausländische Zeitungen liefern den deutschen Abonnenten ein Bild des Geisteslebens fremder Nationen.

Ueberhaupt hat sich der ganze deutsche Auslandspostverkehr mit elementarer Kraft entfaltet; er umfaßt alle national- und wirtschaftspolitischen Weltinteressen des Volkes: den Handel, die Schiffahrt, die industriellen Auslandsunternehmungen, die Auswanderung, das Missionswesen, den Gesandtschaftsverkehr, die militärischen Außenexpeditionen, den amtlichen Verkehr mit unsern fernen Geschwadern, den Briefwechsel mit unsern „blauen Jungen", welche die deutsche Wacht an fernen Küsten halten.

Im wesentlichen aber ist der deutsch-ausländische Postverkehr als der bestimmende Faktor für die Abschätzung unserer Welthandelsbeziehungen anzusehen. Deshalb ist es ein erfreuliches Zeichen, daß der deutsch-ausländische Briefverkehr sich seit 25 Jahren vervierfacht hat, und daß der deutsch-ausländische Paketverkehr seit Bestehen des Weltpostvereins jährlich elfmal, der Postanweisungsverkehr sogar dreizehnmal größer geworden ist. Helleres Licht erhält das Bild des deutschpostalischen Auslandsverkehrs durch einen vergleichenden Nachweis darüber, in welchem Grade sich unser Auslandspostverkehr mit einzelnen Kulturländern entwickelt hat (s. Seite 45). Vom gesamten Ausland steht Oesterreich-Ungarn weitaus in den engsten postalischen Beziehungen mit uns, wie dies nach der Jahrhunderte langen gemeinsamen politischen Entwicklung nur natürlich ist. Der Postverkehr mit diesem Lande hat sich seit 25 Jahren von 27 auf 145 Millionen Sendungen vermehrt. Seinem jetzigen Umfang nach folgt der Verkehr mit Großbritanien und Frankreich, welch' letzteres uns allein über die benachbarte Grenzstadt Mülhausen täglich 2000 Körbe mit Blumen sendet, die unaufgehalten in direkten Beiwagen Mülhausen-Berlin der Residenzstadt zueilen.

Im allgemeinen ist unser Postverkehr mit der europäischen Staaten seit 25 Jahren um das drei- bis fünffache gestiegen. Be-

sonders aber hat sich der deutsche Verkehr mit den überseeischen Ländern außerordentlich entwickelt. Der Verkehr mit Mittel- und Südamerika ist achtmal, mit Afrika neunzehnmal, der Verkehr mit China und Japan vierzehn bis sechszehnmal und derjenige mit Australien zweiunddreißigmal größer geworden, als er vor 25 Jahren war.[1]

Eine ganz markante Wirkung des Weltpostvereins auf den Weltverkehr haben wir auch auf unserm kolonialen Gebiet zu suchen. Ohne den Weltpostverein und die seinen Gesetzen unterliegenden internationalen und interkolonialen Verbindungen wäre die Einrichtung zahlreicher, dem allgemeinen Verkehr dienstbarer Postanstalten in den Kolonieen und im Auslande, sowie die Herstellung häufiger und schneller Verbindungen bei billigen Einheitstaxen eine Unmöglichkeit. Heute sind 110 Postanstalten in unseren Kolonieen und im Ausland Förderer heimischer Kultur und zum Teil Mittler des Weltverkehrs; darunter 26 Postanstalten in Ostafrika, 32 in Südwestafrika, 5 in Kamerun, 2 in Togo, 5 in Deutsch-Neu-Guinea, 5 in der sonstigen Südsee, 3 in Kiautschou und 32 im unabhängigen Ausland. Orangegeschmückte Eingeborene Südwestafrikas auf Reitochsen und Dromedaren sind die Vertreter der deutschen Fahr- und

---

[1] In den letzten 25 Jahren ist der jährliche deutsche Briefverkehr gestiegen in den Beziehungen mit

		Millionen		Millionen			
Oesterreich-Ungarn	von	27	auf	145	oder	um	436 %
Belgien	„	6	„	22	„	„	266 %
Frankreich	„	18	„	50	„	„	177 %
Groß-Britannien	„	13	„	54	„	„	355 %
Italien	„	2,7	„	15	„	„	455 %
Niederland	„	8,8	„	34	„	„	286 %
Rußland	„	6	„	32	„	„	433 %
Schweiz	„	9,7	„	34,6	„	„	256 %
den Vereinigt. Staaten	„	7,7	„	28,8	„	„	275 %
dem übrig. Amerika	„	1	„	8,7	„	„	777 %
China	„	0,1	„	1,5	„	„	1400 %
Britisch-Indien	„	0,1	„	1,5	„	„	1400 %
Japan	„	0,04	„	0,7	„	„	1650 %
Afrika	„	0,2	„	4	„	„	1900 %
Australien	„	0,06	„	2	„	„	3233 %

Schnellpost, khakibekleidete Askaris und Halbaraber in Ostafrika die Eilboten zu Fuß, die durch Sumpf und Lagunen bis zu 50 Kilometer täglich zurücklegen. So findet der Deutsche Kolonist auch dann, wenn alle sonstigen Kulturerscheinungen ihm fremd geworden sind, und wenn alle andern verbindenden Elemente versagen, auf seinem Fremdpfad ein Stück der Weltpost und in ihr den freudig begrüßten Heimatboten.

Auch die Entwickelung des Verkehrs mit unsern Kolonien unter den Auspizien des Weltpostvereins hat allen Anspruch auf Beachtung. Aus winzigen Anfängen stieg der Verkehr der gesamten deutschen Schutzgebiete und der deutschen Postanstalten in China und Marokko auf 6 172 000 Sendungen jährlich. Der Paketverkehr nach und von den Kolonien umfaßt bereits jährlich 65 000 Pakete, der Postanweisungsverkehr 64 800 Postanweisungen über 12 1/2 Millionen Mark, und die Leichtigkeit des überall eingeführten Zeitungsbezuges stärkt in zunehmendem Maße die persönliche und politische Verbindung mit dem Mutterlande.

Ich habe vorher wiederholt den engen Zusammenhang zwischen dem internationalen Postverkehr und dem internationalen Güteraustausch betont und den Weltpostverein die Betriebsquelle des allgemeinen Weltverkehrs, insbesondere des Welthandels genannt. Dabei aber wäre es selbstverständlich auf der einen Seite verfehlt, anzunehmen, daß die Leichtigkeit, Billigkeit und Pünktlichkeit des Weltpostverkehrs für sich allein ausreichend wären, einen internationalen Güteraustausch aus dem Nichts zu erzeugen; das hieße, wichtige Faktoren im Wirtschaftsleben der Völker ausschalten: Produktion, Angebot, Nachfrage, Ernten, soziale Entwickelung, Zollverhältnisse usw. Aber es ist nicht zu weit gegangen, auf Grund aller wirtschaftspolitischen Gesichtspunkte als Leitsatz aufzustellen, daß die freien Verkehrsgesetze im Weltpostverein, ferner seine mannigfaltigen Mittel und Formen der Warenanerbietung und die vielgestaltigen, auf alle Bedürfnisse des Verkehrs zugeschnittenen Beförderungszweige die Anbahnung und Durchführung von Geschäftsverbindungen in den

internationalen Beziehungen, sowie den kleinen Frachtverkehr und den Bankverkehr außerordentlich erleichtern, indem sie dieselben verbilligen, beschleunigen, sie auf zuverlässige Beförderungsgrundlagen stellen und durch die intellektuellen Anregungen des leichten brieflichen Verkehrs dem materiellen Umlauf neue Antriebe geben. Ja, noch mehr! Unter dem Einfluß der Billigkeit und Schnelligkeit des Paketdienstes, der an sich schon einen Teil des internationalen Güteraustausches darstellt, haben sich ganz neue Industrien und Beziehungen entwickelt und ist es erst möglich geworden, gewisse Landes- und Industrieprodukte durch die schnelle Annäherung an konsumkräftige Bevölkerung zu verwerten. Die Blumen, die heute noch an der Riviera grünen, füllen nach drei Tagen duft- und farbenfrisch die Blumenhallen Berlins, die Produkte des Sennereibetriebs auf den Vogesenbergen und in der Schweiz eilen im schnellen Postwege nach den Konsumstätten Englands und Belgiens, das Geflügel der ungarischen Pußta vollzieht seine Massenwanderung auf den lukullischen Tisch des europäischen Westens durch die alles konservierende Post. Dies sind unmittelbare Wirkungen des Weltpostvereins auf den allgemeinen Wirtschaftsverkehr. Ebenso groß sind die mittelbaren Wirkungen auf die internationale Wirtschaft in Form der Bereitstellung und Vervielfältigung der Verkehrswege, der Ausgestaltung und Unterstützung der großen Transportmittel, wie wir an späterer Stelle noch sehen werden. Auch wirkt die Weltpost mittelbar verbilligend auf den Absatz der Einzelware durch die im Wege des Postpaketverkehrs herbeigeführte unmittelbare Verbindung des Produzenten mit dem Konsumenten unter Ausschluß des Zwischenhändlers, und schließlich übt sie vermöge der fast unmittelbaren und leichten brieflichen Annäherung von Angebot und Nachfrage einen ausgleichenden Einfluß auf die Weltmarktpreise. Mit der Billigkeit der Ware pflegt aber eine Erweiterung der Bedürfnisse des Konsumenten, somit eine Zunahme des Verbrauchs von Welthandelsgütern Hand in Hand zu gehen, und insofern bleibt unter diesem Gesichtspunkt auch der allgemeine Warenabsatz nicht unbeeinflußt von den Wirkungen des Weltpostvereins.

Darüber hinaus wirken Weltvereinigungen wie der Weltpostverein schon durch die Natur ihrer Tätigkeit mittelbar verbreiternd, ich möchte sagen kosmopolitisierend auf die nationalen Wirtschaften. Die Kulturgeschichte der Menschheit lehrt, daß die Isolierung der einzelnen Volkswirtschaften aufhört, sobald es gelingt, die Verkehrshindernisse zu überwinden, die sich dem Austauschbedürfnis oder der wirtschaftlichen Entwicklungsfähigkeit der Völker entgegenstellen. Mit der Beseitigung der natürlichen und künstlichen Hemmnisse des Postverkehrs durch den Weltpostverein, mit der durch ihn herbeigeführten Vervielfältigung der Verkehrswege und Verkehrsmittel im Bunde mit dem wirtschaftspolitischen Ausdehnungsbedürfnisse der alten Kulturländer sind die Beziehungen zwischen den Einzelvolkswirtschaften in weitaus größerem Verhältnis, als früher, zahlreicher und ausgedehnter geworden. Heute gibt es kaum noch ein Gebiet auf der Erde, das nicht von einem mehr oder minder dichtmaschigen Netz gegenseitiger Wirtschaftsbeziehungen umspannt würde. So treten immer deutlicher die Funktionen eines alle Kulturstaaten der Erde umfassenden Organismus hervor, der als höhere Einheit der gesonderten Volkswirtschaften, als Weltwirtschaft, sich darstellt.

Wie nun die einzelnen Zweige einer organisch gegliederten Volkswirtschaft größtenteils eng mit einander verwachsen, in ihrer Produktion und in ihren Bedürfnissen von einander abhängig sind, wie deshalb der eine Zweig aus dem andern die Bedingungen des Gedeihens schöpft, so unterstehen die einzelnen Volkswirtschaften in ihrem Gestaltungs-, Leistungs- und Absatzvermögen den Einwirkungen der Weltwirtschaft, welche durch den Weltmarkt die nationale Produktion und die nationalen Märkte auf oft unsichtbaren Wegen beeinflußt. Der internationale wirtschaftliche Wettbewerb unserer Tage ist daher ein Kampf um eine tunlichst weitgehende Anteilnahme an der Beherrschung des Weltmarktes mit dem Zielpunkt, den einzelnen Volkswirtschaften durch möglichst enge Verflechtung mit der Weltwirtschaft neue Grundlagen der Entwickelung zuzuführen.

Einer Weltwirtschaft, welche die einzelnen Volkswirtschaften möglichst eng verknüpfen soll, mußte ein so weitausgreifendes Mittel wie

der Weltpostverein schon an und für sich von großer Bedeutung sein. Nun gesellen sich aber zu dieser Weltpostorganisation noch andere, wenn auch nicht die ganze Welt, so doch große Geltungsbereiche umfassende Faktoren der nationalen Wirtschaften, welche die Wirkungen des Weltpostvereins wie Familienangehörige das Familienhaupt unterstützen. Zu diesen weltwirtschaftlichen Vereinigungsmitteln, welche im Weltpostverein zum Teil ihre Existenz- oder Entwicklungsquelle, alle aber ihre gemeinsame Spitze praktischer Wirksamkeit haben, gehört die zunehmende Einheit von Maß und Gewicht auf Grundlage des metrischen Systems, die Verbindung ganzer Staatengruppen zu gemeinsamer Ordnung des Geld- und Währungswesens, die unter dem Einfluß der Weltpost-Beförderungsgesetze zunehmende internationale Rechtsgleichheit für Wechsel- und Handelsrecht, Haftpflicht, Börsen- und Bankwesen.

Diese zunehmende gleichzeitige Rechtsbildung sowie die Leichtigkeit der Transaktionsmittel, die der Weltpostverein bietet, erhöhen auch die Ausnutzung von Kapitalien und Krediten ohne Rücksicht auf Nation und Land, umsomehr, als die früheren Realübertragungsformen des internationalen Geldverkehrs, soweit angängig, durch das ideelle Ueberweisungsverfahren in Buchwerten ersetzt wurden und im Wechsel- und Giroverkehr sowie in dem auch im Weltpostverein üblichen Clearing-Verfahren immer bessere technische Hilfsmittel erhalten haben. Es hat deshalb auch keine Periode in der Weltwirtschaftsgeschichte gegeben, in der eine so umfassende Wanderung von Kapital und Kredit von einer Volkswirtschaft zur andern so schnell und zuverlässig bewirkt werden konnte, wie in der Gegenwart.[1]

Sowohl die unmittelbare Wirkung des Welpostvereins, als die werbende Kraft des Gedankens, auf dem er beruht, greift also auf wichtige Teile der Weltwirtschaft über, sie zieht namentlich den Welthandel in ihren Einflußbereich, in dem ja die Nervenfäden des produktiven und Zirkulations-Lebens der Weltwirtschaft zusammenlaufen. In diesem Sinne wirkt die Weltpost als Hebel des inter-

[1] Vgl. auch „Uebers. der Weltwirtschaft", begr. von Neumann-Spallart, ergänzt von Fr. v. Juraschek Berlin.

nationalen Güteraustausches und der gesamten Weltwirtschaft, und aus der wechselseitigen Natur dieser Einwirkung ergibt sich, daß die vorher erörterte enorme Steigerung des Weltpostverkehrs und die Entwickelung des Welthandelsverkehrs sich gegenseitig Ursache und Wirkung, Frucht und treibende Kraft zugleich sind. Unter diesem Gesichtspunkt bietet die Entwickelung des deutschen Außenhandels als besonders wichtigen Gliedes des Welthandels interessante Anhaltspunkte. Die von mir graphisch dargestellte Entwicklung des auswärtigen Handels des deutschen Reichs (Tafel IV), am Maßstab der Steigerung des deutsch-ausländischen Postverkehrs gemessen, ergibt, daß gegenüber einer Vermehrung des deutsch-ausländischen Postverkehrs um 352 Proz., der deutsch-ausländische Eigenhandel seit 1875 bis 1900 von 25 auf 80 Millionen Tonnen oder um 220 Proz. gestiegen ist. Gleichzeitig haben die Handelsumsatzwerte von 6100 Millionen auf 11 500 Millionen, also fast um 100 Proz. zugenommen. Dies ergibt einen Zuwachs der Beteiligung Deutschlands am allgemeinen Welthandel um 5½ Milliarden Mark jährlich, obwohl die Handelswerte unter dem Einfluß des Preisrückgangs auf dem Weltmarkt in den letzten zwanzig Jahren teilweise um etwa 20 Proz. gesunken sind. Einen noch genaueren Zug paralleler Fortentwickelung zwischen Post- und Handelsverkehr zeigt die auf Seite 46 dargestellte Handelsentwickelung Deutschlands in seinen Beziehungen zu verschiedenen Einzelländern. Einzelne überseeische Länder, wohin die Handelsbeziehungen sich stärker entwickeln, als nach den industriegesättigten Ländern Europas will ich herausgreifen. Seit 1880 hat sich der deutsche Postverkehr mit den Vereinigten Staaten um 275 Proz., der Handelsverkehr um 320 Proz., der Postverkehr mit China und Japan um 1200 Proz., der Handelsverkehr um 1383 Proz., der Postverkehr mit Britisch-Indien um 941 Proz., der Handelsverkehr um 822 Proz., der Postverkehr mit Australien um 1900 Proz., der Handelsverkehr um 1600 Proz. vermehrt. — So gelangt unter Mitwirkung der Weltpost und im Gleichmaß mit ihr die deutsche Volkswirtschaft in ihrer gesteigerten handelswirtschaftlichen Tätigkeit in einen immer engeren organischen Kon-

takt mit dem ganzen unendlichen Wirtschaftsleben der Menschheit und erlangt hierdurch höhere Mittel eigener Entwickelung zum Besten des Volkswohlstandes. Das Fortschreiten auf diesem Wege ist die Bedingung unserer nationalen Existenz. Denn die nationalpolitische Bedeutung eines jeden Volkes wird künftig unter dem Einfluß der neueren Entwickelung zum Teil davon abhängen, welchen Anteil es an der Weltwirtschaft nimmt. Deshalb entbehrt auch der vielfach erhobene Vorwurf, unser Geschlecht verlasse die alten Ideale, das Volk der Denker wandle ausschließlich auf den Pfaden nach materiellen Zielen, in dieser Allgemeinheit der Berechtigung. Indem wir unsere weltwirtschaftlichen Interessen verfechten, geben wir unserm Staatsleben auf neuen Wegen neue, hohe Ziele und sichern gerade durch unsere wirtschaftspolitische Machtentwickelung nicht allein den Fortbestand unserer Kultur, sondern ermöglichen auch das Eindringen derselben in fremde, unserm Einfluß zugängliche Volkskörper. Ueberdies hat der Deutsche nach Jahrhunderte langer Abgeschlossenheit, in der ihm die engere Heimat noch ein unendlicher Raum war, und in der er überwiegend der geistigen und sittlichen Kultur lebte, Vieles nachzuholen, um auch seine materielle Kultur und die natürlichen Hülfsmittel des Landes durch stärkere Berührung mit der Außenwelt zu heben und der deutschen Arbeit im Ausland angemessene Bewertung zu geben.

Eine ähnliche, wenn auch nicht so ausgreifende Entwickelung des Außenhandels wie in Deutschland zeigt sich in anderen wichtigen Kulturländern, wie in der vergleichenden graphischen Uebersicht (Tafel V) über den Außenhandel Großbritanniens, Frankreichs, der Vereinigten Staaten von Amerika und Deutschlands dargestellt ist. Im Ganzen hat sich der Wert des internationalen Handels in der Weltwirtschaft, also unter Ausschluß des inneren, nationalen Handels, seit dem Jahre 1874 von 54 auf 86 $^1/_2$ Milliarden Mark gesteigert. In diesen durch die bahnbrechenden Wirkungen des Weltpostvereins unterstützten Welthandelsbeziehungen, wie sie in den Umsatzwerten von jährlich 86 Milliarden Mark ihren Ausdruck finden, greifen die einzelnen Volkswirtschaften so innig und fast unlösbar ineinander,

daß sie, vom Welteinheitsstandpunkt betrachtet, zu Einzelgliedern einer Weltwirtschaft werden, wie sie Einzelglieder des Weltpostgebietes sind. Interessant ist ein Vergleich, in welchem Grade die vier Hauptwelthandelsländer einerseits am internationalen Weltpostverkehr, andererseits am Weltwirtschaftshandel beteiligt sind: England nimmt am internationalen Postverkehr mit 17 Proz., am Welthandel mit 16,8 Proz. teil; auf Deutschland entfallen 15 Proz. des Weltpostverkehrs, 11,8 Proz. des Welthandels; die Vereinigten Staaten haben 8,3 Proz. fremden Postverkehr, 9,7 Proz. Welthandel, Frankreich 8 Proz. ausländischen Postverkehr, 8,3 Proz. Außenhandel. Diese annähernde Gleichmäßigkeit der Beteiligung am Außenpostverkehr und am Außenhandel wirft das überzeugendste Schlaglicht auf den engen Zusammenhang und die treibenden Wechselwirkungen zwischen Weltpostverkehr und allgemeinem Weltwirtschaftsverkehr.

Lassen sich bei den Umsätzen des Welthandels die Wirkungen des Weltpostvereins nur schätzen, nicht berechnen, so tritt umso kräftiger aus dem allgemeinen Rahmen seines Wirkungsgebietes im Weltwirtschaftsleben eine besondere Erscheinung heraus, die als unmittelbarstes Produkt des Weltpostvereins bezeichnet werden muß, nämlich die Hebung aller Beförderungsmittel im Weltverkehr, namentlich der Schiffahrt, die in ihrer Vervielfältigung und gesteigerten Leistungsfähigkeit überall dem Welthandel neue Förderung gibt. Die Logik des Gedankenganges und namentlich die Schlußfolge der tatsächlichen Entwickelung ist diese: An die Schiffe, welche die Postbeförderung erhalten, werden bestimmte Anforderungen auf Pünktlichkeit und Schnelligkeit gestellt. Wer die Post fährt, gilt auch im allgemeinen Verkehr für pünktlich und zuverlässig, und ihm wenden sich der Frachtverkehr und namentlich die neuangeknüpften Beziehungen zu. Es ist dies derselbe Vorgang, der sich auf den großen Landtransitstraßen beobachten läßt. Dem Weg der englisch-indischen Ueberlandpost über Dover-Calais-Frankreich folgt, wie noch kürzlich in der Budget-Kommission der französischen Kammer zahlenmäßig

belegt worden ist, der gesamte englisch-indische Personen- und eilige Warenverkehr. So sind auch die unter den Gesetzen des Weltpostvereins fahrenden Postdampfschiffe die Magnetnadeln des allgemeinen Weltverkehrs. Unter dem Einfluß dieser Tatsachen hat sich ein Völkerwettstreit um die ozeanischen Seepostlinien erhoben, der ungeheuer befruchtend auf den allgemeinen Völkerverkehr und auf die Erwerbung neuer Absatzgebiete eingewirkt hat, ein Wettstreit, in dem die deutsche Seeschiffahrt bekanntlich nach einer fast wunderbaren Entwickelung eine der ersten Stellen einnimmt. Ich habe hier eine Reihe von Karten[1] ausgelegt, welche den gewaltigen Unterschied im Umfang der Seepostlinien vor dreißig Jahren und in unsern Tagen erkennen lassen.

Im Jahre 1873 bestanden nur 47 überseeische Postlinien, darunter 10 deutsche, welche ausschließlich nach Amerika gingen. Heute aber bietet die große Weltpostkarte ein fast sinnverwirrendes Bild von Seepostlinien, die, ebenso wie ungezählte Himmelskörper auf sphärischen Bahnen unsern Planeten umkreisen, ihrerseits unsere fast zu klein gewordene Erde in mächtigen Bogen umspannen. Auf 245 Weltlinien durchfurchen heute die stolzesten Dampfer im Dienste der Weltpost das ewige Meer, das nicht mehr trennt, sondern bindet. Es entfallen auf die Verbindungen mit Amerika allein 86, auf Asien 43, auf Afrika 68, auf Australien 13, auf den näheren Orient 35 Schiffskurse. Von diesen 245 Linien werden von England 52, von Deutschland 45 unterhalten, und zwar Linien bis zu einer Einzellänge von 25000 Kilometer. Aus seinen seestarken Ausfallpforten, Hamburg, Bremen, Stettin, Rotterdam, Antwerpen, London, Liverpool, Southampton, Havre, Bordeaux, St. Nazaire, Marseille, Genua, Neapel, Brindisi, Triest entsendet Europa eine gewaltige Flotte von Postdampfern nach überseeischen Küsten, und auch das mittelländische Meer ist, wie die Karte erkennen läßt, wieder geworden, was es ehemals war, das kieldurchfurchte Welt-

[1] Von der Drucklegung dieser Karten hat wegen technischer Schwierigkeiten abgesehen werden müssen.

meer der Alten. In Genua, Neapel und Brindisi erwarten die vom europäischen Norden gekommenen Dampfer die europäischen Posten nach Indien, Ostasien, Australien und Ostafrika. Berühmt unter diesen Posten ist die alle Freitag Abend von London abfahrende, oft gegen 1200 Säcke starke englisch-indische Ueberlandpost, die sich über drei Kontinente und drei verschiedene Meere einen einheitlichen Weltverkehrsweg gebahnt hat und fünfmal die Beförderungselemente wechselt, indem sie von London nach Dover und Calais geführt, dann in besonderen Expreßzügen über Paris, Bologna nach Brindisi befördert, dort, wo einst die römische Trireme herrschte, mit Schnelldampfern nach Alexandrien, von da im Extrazug nach Suez übergeleitet wird, bis sie, aufs neue dem nassen Element anvertraut, Bombay und Ceylon berührend, in Calcutta bezw. in Ostasien und Australien endigt. So wird dem kostbar gewordenen Kapital von Zeit Tag und Stunde abgerungen und die Fahrt von Berlin nach Sidney, welche im Jahre 1873 56 Tage erforderte, in 33 Tagen beendet.

Als Weltschiffahrtsland folgt Deutschland unmittelbar hinter England. Von den vierzehn deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaften tragen der Bremer Lloyd und die Hamburg-Amerika-Linie, heute weitaus die bedeutendsten Gesellschaften der ganzen Welt, auf 445 Dampfern mit 1 248 000 Tonnengehalt die deutsche Reichspostflagge von Hammerfest bis Kap Horn, von Hamburg bis Nagasaki.

Elf große deutsche Linien verbinden uns heute mit Nord-Amerika, darunter die Postdampfschiffslinien Bremerhafen-New-York, Genua-New-York, Hamburg-Boulogne-New-York, Bremerhafen-Baltimore; acht Linien mit Mittel-Amerika, West-Indien, Mexiko; neun Linien mit Süd-Amerika, welche alle Häfen des großen brasilischen Reichs, den gewaltigen La Plata, unsere Antipoden an der Magelhanstraße und an den entwicklungsreichen amerikanischen Gestaden des stillen Ozeans mit uns in nahe Berührung bringen. Zwei Linien tragen unsern Einfluß nach Ostasien, die großen subventionierten Reichspostdampferlinien Bremerhafen-Hongkong und Hamburg Hongkong, welche den Suez-Kanal passieren, über Aden,

Kolombo, Signapore, nach Hongkong und Shanghai gehen und an die Zweiglinien Hongkong-Japan, Hongkong-Marianuen-Karolinen-Neu-Guinea-Sydney bezw. Shanghai-Tsingtau-Tientsin anschließen. Auf zwei Linien nehmen wir Fühlung mit Australien, den Reichspostdampferlinien Bremerhafen-Neapel-Sydney und Singapore-Neu-Guinea-Sydney. Mit den Schiffen der ostasiatischen und australischen Linien, welche auf der Aus- und Heimreise 400—500 Briefsäcke befördern, tauscht die halbe Welt ihre Posten: alle Länder Europas, Aegypten, die Levante, Ostafrika, Arabien, Persien, Siam, China, Japan, alle europäischen Kolonien in Asien, Neu-Guinea und die sieben australischen Staaten.

13 Linien verbinden uns mit Afrika, darunter 7 Woermann-Linien mit der Westküste, eine Linie mit Marrokko, namentlich aber die großen Reichspostdampferkurse der Deutsch-Ostafrika-Linie, welche in 14 tägigem Wechsel von der Ost- und Westseite aus den afrikanischen Kontinent umkreisen.

Verhältnismäßig zahlreiche Verbindungen halten auch unsere Kolonien mit der Heimat in enger Berührung. Hat doch Deutsch-Ostafrika schon jetzt allwöchentlich eine Außenverbindung, Süd-West-Afrika jede zweite Woche, Kamerun monatlich dreimal, Deutsch-Neu-Guinea alle drei Wochen, die deutschen Küstenpostanstalten in China alle 4—5 Tage.

Bremen, Hamburg und Stettin haben auf wunderbar entwickelten Werften herrliche Gebilde von Fahrzeugen, die schnellsten und prächtigsten Postdampfer der Welt geschaffen. Photographische Dampfer-Abbildungen, die mir der Bremer Lloyd dankenswerter Weise überlassen, habe ich hier ausgelegt, und ich kann nur bedauern, daß diese Schiffe nicht auch im Bilde den Salzgeruch ihres Elementes an sich tragen. Unübertroffen an Schönheit, Ausstattung und Tonnengehalt durchfurchen die neuesten Schnelldampfer des Lloyd und der Hamburg-Amerika-Linie: „Kaiser Wilhelm der Große", „Kronprinz Wilhelm", „Deutschland" und „Kaiser Wilhelm II." mit einem Gehalt von 14000—20000 Tons, 35000 Pferdekräften und 23—24 Knoten Fahrt den Ozean mit der Geschwindigkeit

eines Eisenbahnzuges. Ein einziges Schiff würde zu seiner Fortbewegung in dem jetzigen Schnelligkeitsgrade die gesamte Bespannung der deutschen Artillerie in Anspruch nehmen.

Obwohl alle internationalen Postdampfschiffsverbindungen in finanzieller Hinsicht wesentlich auf den Personen- und Güterverkehr angewiesen sind, ist ihre Lebensfähigkeit zum nicht geringen Teil von den Beziehungen zu den Postverwaltungen und von den Bewegungen im Weltpostverkehr abhängig. Werden doch allein an festen Subventionen im wesentlichen für Beförderung der Posten, einschließlich der Schiffsprämien, in Großbritannien 23 Millionen, in Frankreich 29 Millionen, in Rußland 11, in Italien 8, in Deutschland 6,9 Millionen Mark jährlich gezahlt. Daneben treten die nicht subventionierten Linien in den Genuß der namhaften Einzeleinnahme für die Transitbeförderung. Daß hierbei die deutschen Dampfer, namentlich im Verkehr mit Nord-Amerika, welches seine Post im allgemeinen den schnellsten Dampfern übergibt, sich am Postverkehr ihr gemessenes Teil sichern — und folglich auch an dem der Anziehungskraft des Postverkehrs folgenden allgemeinen Verkehr — ergibt sich ohne weiteres aus dem Grad ihrer Fahrgeschwindigkeit; von allen internationalen Schnelldampfern hat im letzten Jahr der „Kronprinz Wilhelm" des norddeutschen Lloyd die amerikanische Post in der kürzesten Frist, nämlich in 145,9 Stunden in London abgeliefert, die „Deutschland" der Hamburg-Amerika-Linie in 147 Stunden, „Kaiser Wilhelm der Große" in 148 Stunden; erst in weitem Abstand mit 166—171 Stunden folgten die schnellsten Dampfer der englischen Cunard-Linie, der White-Star-Line und der American-Line. Ein gewaltiger Fortschritt! Zwischen Southampton und New-York fuhr im Jahre 1858 das schnellste Dampfschiff 13 Tage, 1865 9 Tage 6 Std., 1891 6 Tage 11 Std., 1900 5 Tage 7 $^1/_2$ Stunden.

Inzwischen hat der große deutsch-amerikanische Postverkehr einen ganz eigenartigen, den Grundsätzen des Weltpostvereins angepaßten Organismus erhalten. Jedes Postschiff brachte früher zwischen 100 und 200 große Postsäcke unsortierter Sendungen nach den deutschen Eingangshäfen. Aus einem Lande kommend, wo sich deutsches Blut

und deutsche Arbeit ein weites Feld persönlicher und kommerzieller Tätigkeit erschlossen haben, sind diese Sendungen einerseits Vermittler engster Familienbeziehungen, andererseits die Träger wichtiger Handelsgeschäfte. Um die Schnelligkeit der Postbeförderung noch durch die Beseitigung des Aufenthaltes zu verstärken, den das Sortieren der gewaltigen Massen in den Eingangshäfen verursachte, ist man dazu übergegangen, an Bord der deutschen Postdampfer zwischen Bremen bezw. Hamburg und New-Yórk Postanstalten einzurichten, welche die Post bereits während der Fahrt bearbeiten, zu diesem Zweck mit zwei deutschen und einem amerikanischen Beamten besetzt sind und gemäß den Grundsätzen des Weltpostvertrages in der Richtung nach Amerika als deutsche, in umgekehrter Richtung als amerikanische Postanstalten anzusehen sind. Einige hier ausgelegte Photographieen zeigen die Seeposten in voller Tätigkeit. Auf jeder Fahrt nach New-York werden durchschnittlich 160000 Briefe und 200 Säcke Drucksachen bearbeitet. Der Umfang der amerikanischen Europapost dagegen betrug im Jahre 1902 über 60 000 Zentner Briefsendungen; davon fallen auf Deutschland allein etwa 12 000 Zentner oder 20 Prozent des ganzen amerikanischen Europaverkehrs, auf England 33 Prozent, auf Frankreich 7 Prozent. So ist selbst bei der Fahrt über Meer die lebendige Kraft in den Dienst des Briefes gestellt und das Weltmeer zum Träger eines Organismus gemacht, der, kräftig pulsierend und ununterbrochen tätig, beide Hemisphären harmonisch verbindet.

Die mächtige Einwirkung der überseeischen Postdampfschiffslinien auf den Schiffsbau, auf die Vermehrung der Umsätze im Weltverkehr, im besonderen aber auf die Ausfuhr jener Länder, in welchen diese Linien entspringen, ist von den bedeutendsten Nationalökonomen und Weltwirtschaftsstatistikern anerkannt, und in dieser Tätigkeit der Postdampferlinien liegt ihre unter der Triebkraft der Postbeförderung gewonnene nationale Bedeutung. Unter diesem letzteren Gesichtspunkt darf insbesondere Deutschland auf seine Seepostschiffahrt, in welcher allein die Schiffe des Lloyd im Jahre 1900 5 1/2 Millionen Seemeilen, d. h. 255 mal den Erdumfang durchlaufen

und 250 000 Auswanderer über das Meer getragen haben, mit stolzer Genugtuung blicken. Mit einer Flotte von 1365 Dampfschiffen bewältigt die deutsche Flotte 70 Prozent des deutschen Seehandels im Werte von etwa 7000 Millionen Mark und die Beförderung eines Teils der fremden Welthandelsgüter, deren Wert sich auf 75 Milliarden Mark bemißt.

Ein wirksames Hülfsmittel des deutschen Wirtschaftslebens, eine bedeutsame Macht in der Weltwirtschaft hat die deutsche Handelsflotte unter der Führung der Postdampfer ferner erfolgreich daran mitgearbeitet, daß Deutschlands Anteil am Welthandel in den letzten 25 Jahren von 8 auf 11, 8 Proz. gestiegen ist, während andererseits durch die zunehmende Emanzipation vom englischen Zwischenhandel der englische Anteil von 23 Proz. auf 16,8 Proz. gesunken ist.

Die deutschen Postdampfer sind aber nicht nur die Vermittler des fluktuierenden deutschen Handels, sondern auch die verbindende Brücke zwischen der Heimat und jenen Ländern, wohin der germanische Wandertrieb Millionen von Volksgenossen hingeführt, und wo acht Milliarden investierten deutschen Kapitals, eine umfassende Kreditbeteiligung und zahlreiche deutsche Bankinstitute deutschen Einfluß üben.

Unter der Gesamtwirkung hat auch der Schiffsbau gewaltige Förderung erfahren. Die Aufschaffungswerte der deutschen Handelsschiffe sind heute auf mindestens 650 Millionen Mark, die Werte der Werften auf 120 Millionen, der Hafen- und Verkehrsanlagen auf 750 Millionen Mark, zusammen auf mehr als 1 $^{1}/_{2}$ Milliarden Mark zu schätzen.

Dieser Hinweis auf die nationale Seite im Weltberuf der deutschen Schiffahrt zeigt, welche Stärkung auch die nationalen Interessen, die Volkswirtschaft und das Volksvermögen aus der Weltpost-Dampfschiffahrt erfahren. Vom Standpunkt der Weltwirtschaft aber ist auch dieser gewaltige Kreis von deutscher Tätigkeit nur ein Glied in der großen Kette von gleichartigen Bestrebungen, welche, in scharfem Wettstreit von alten und jungen Kulturstaaten ausgehend, am Weltverkehr teilnehmen und an dem rastlosen wirtschaftspolitischen Vorwärtseilen der Menschheit.

Doch die neuen zahlreichen Verkehrsverbindungen, welche unter dem Einfluß der überall lebenwirkenden Kräfte des Weltpostverkehrs und der Weltwirtschaft erwachsen, beschränken sich naturgemäß nicht auf die Seepostlinien und nicht auf das Meer allein.

Die ungeheure Verzweigung der Weltwirtschaft über die Meere hin bedingte auch den Ausbau eines umfassenden, den Zielen der Weltpost parallel laufenden Seetelegraphennetzes, das den Bedürfnissen des Welthandels über alle Meere hin zu folgen, unter Umständen ihnen vorauszueilen vermochte. So sind heute alle Weltteile durch vielfache Kabel, welche, in die Tiefe des Meeres gebettet, die Erdglieder umgürten oder die Ozeane durchschneiden, in die engste Berührung gebracht. 14 große Kabel, meist von England, Frankreich und Lissabon ausgehend, verknüpfen Europa mit Nord- und Süd-Amerika, und auch Deutschland hat sich durch sein demnächst verdoppeltes Kabel Borkum-Azoren-New-York ein Werkzeug geschaffen, welches alle Teile des Reichs mit jenem Lande der Zukunft wie auf Blitzesschwingen verbindet. In Suez schließt sich der Ring eines Kabels, das den schwarzen Erdteil umkreist. In verschiedenen Strängen umschlingen englische Linien die Südküste Asiens und setzen über Singapore Australien und Neu-Seeland in Verbindung mit dem Mutterlande. Amerika und England durchkreuzen neuerdings von Vancouvers aus den indischen Ozean, und an der Ostküste Asiens wetteifern alle Nationen, auch Deutschland, ihre weltwirtschaftlichen Interessen durch eigene Kabel im Anschluß an die europäisch-ostasiatischen Ringe zu sichern. So entsteht ein Weltnetz, das in einer Gesamtlänge von 187 Millionen Seemeilen unter der Herrschaft des Weltgedankens steht.

Wenden wir uns dem festen Lande und seinen Straßen zu, so sehen wir auch hier neue Verkehrskräfte in überraschendem Maße erstehen. Auf den Kontinenten hat der Weltpost- und allgemeine Weltverkehr den Leib der Mutter Erde mit 500 000 Kilometer neuen Eisenbahnen und 800 000 Kilometer neuen Poststraßen umgürtet. Dabei wird dem Welteisenbahnverkehr mehr und mehr der Stempel des Geistes, der die Weltpost beseelt, aufgedrückt, indem auch er

unter dem Druck seiner eigenen Bedürfnisse und der Bedürfnisse der Weltpost auf dem Weg zunehmender internationaler Ausgestaltung vorwärts schreitet. Dieser Erscheinung ist es zuzuschreiben, daß einheitliche Fahrplanverbindungen uns ohne Aufenthalt von der europäisch-asiatischen Grenze über Petersburg-Berlin-Paris-Irun-Madrid bis Lissabon, der Orientexpreßzug von Paris nach Konstantinopel, der Nord-Süd-Expreßzug von Berlin bis Rom führen, daß zahlreiche interkontinentale Bahnen Nordamerika durchqueren, daß transandinische Bahnen den Osten Südamerikas mit dem Westen verknüpfen, und daß auch Australien seine sechs Staaten mit durchgehenden Verkehrslinien verbindet. Und hierin gibt es keinen Stillstand; überall fordert die Notwendigkeit der weiteren Beschleunigung des großen Transitverkehrs, die Verbreiterung des Wirkungsgebietes der Weltpost, die Erschließung neuer bisher kulturentrückter Gebiete jetzt und künftig neue große Durchgangsverbindungen, neue Straßen, neue Mittel des Weltverkehrs. Ich erinnere nur an die neue Riesenhandelsstraße, die sibirische Bahn, welche die kürzeste Verbindung nach dem fernen Osten herstellt, nachdem vom 1. Juni d. J. ab ein regelmäßiger Zugverkehr auf der chinesischen Ostbahn von Mandschuria nach Wladiwostock einerseits und nach Port Arthur andererseits eröffnet sein wird, und nachdem direkte Schnellzüge von den Hauptstädten Westeuropas über Moskau und die sibirischen Schneefelder auf 12000 Kilometer hin ohne Unterbrechung bis zur ostasiatischen Küste verkehren werden. Denn nach der amtlichen Veröffentlichung der russischen Bahnverwaltung beansprucht die Eisenbahnfahrt von der deutsch-russischen Grenzstation bis Port Arthur 15 $^1/_2$, bis Peking 18—19 und nach den Häfen von China oder Japan 20—21 Tage, während die Seereise von Hamburg durch den Suez-Kanal nach Honkong, Shangai, Nagasaki u. s. w. 29—34 Tage erfordert; das ergibt eine Zeitersparnis zu Gunsten des asiatischen Landwegs von durchweg 12—14 Tagen.[1] Welche Rolle der großen sibirischen

[1] Hierbei sind normale Verhältnisse vorausgesetzt und die Schwierigkeiten nicht in Berücksichtigung gezogen, die sich aus dem arktischen Klima der zu durch-

Bahn im allgemeinen Weltverkehr schließlich zufallen wird, darüber gehen vorsichtig abmessende Meinungen politischer und wirtschaftlicher Natur noch auseinander. Fest steht wohl aber schon jetzt, daß der neue interkontinentale Landweg bei der Kürze der Fahrtdauer und der verhältnismäßigen Billigkeit der Reisekosten den Reiseverkehr stark beeinflussen und für den Weltpostverkehr von hervorragender Bedeutung werden wird.

Und was die sibirische Bahn für Asien, das wird die im Bau begriffene Eisenbahn Kap-Cairo für Afrika und das wird auch die in der Längsachse von Nord-Amerika-Süd-Amerika geplante große Durchgangsbahn für die sogenannte neue Welt werden; sie werden ganze Kontinente durchschneiden und unermeßliche Gebiete öffnen.

Und doch, trotz aller Leistungen der Technik, trotz des gewaltigen Ausbaues der Eisenbahnen, ist auch jetzt noch die gewöhnliche Poststraße ein wichtiges Lebenselement der Weltpost und des allgemeinen Verkehrs. Ueberall im weiten Weltenraume übt die Weltpost ihre zivilisatorische Aufgabe, auf Landstraßen, Fußpfaden, Saumwegen, auf Schneeflächen und im Wüstensand dem Verkehr die Bahn zu ebnen. Vielgestaltig wie diese Wege sind die der Technik, der Natur und dem Zoneneinfluß angepaßten Verkehrsmittel. Ich erinnere nur an die Automobilposten im modernsten Europa und die Läuferposten in Indien, an die Renntierposten des Nordens und die Kameelposten im schwarzen Erdteil. Sie alle stehen im Dienste der Weltpost, willige Werkzeuge im ewigen Wandel der Kulturgestaltungen der Menschheit.

Wir sehen, wie umfassend, wie tiefgreifend, wie wirkungsvoll sich der Einfluß des Weltpostvereins auf zahlreichen Gebieten

querenden Gebiete ergeben, im Winter Schneeverwehungen, im Frühjahr und Sommer Wasserschäden und in deren Gefolge Verkehrsstörungen, die in den meist spärlich bevölkerten Gebieten nicht allzu leicht zu beseitigen sein werden. Die Fahrtkosten betragen auf den Dampfern von Hamburg über Suez einschließlich Beköstigung 760 Mark in erster und 430 Mark in zweiter Kajüte, auf der Bahnlinie über Sibirien einschließlich der Beköstigung 440 Rubel in erster und 330 Rubel in zweiter Klasse.

menschlicher Tätigkeit erweist. Diesen Einfluß in einen einzigen Schlußgedanken zusammenfassend dürfen wir den Weltpostverein nennen:

A. vom Standpunkt der Weltinteressen:

1. eine ideale Vermittelungsanstalt des freien, einheitlichen Weltpostverkehrs;
2. einen Kulturfaktor, fähig und tätig, Bildung, Wissen und technisches Können zu verbreiten und den internationalen Gesamtverkehr zu heben und zu fördern;
3. ein Instrument der Annäherung der Völker und des Friedens.

B. vom Standpunkt der deutschen Interessen

1. ein wichtiges Hülfsmittel zur Ausbreitung deutschen Einflusses;
2. eine sprudelnde Kraftquelle für wichtige Wirtschaftszweige des Volkes, für Industrie, Gewerbe, Handel, Seeschiffahrt und Schiffbau; alles in allem ein Machtelement der Nation im wirtschaftlichen Wettstreit der Völker.

Mögen auch fernerhin die Idee, die das große Kulturwerk der Völkervereinigung beseelt, und die Solidarität der Interessen, die es geschaffen hat, über den fünf Erdteilen herrschen als Zeichen einheitlichen Weltverkehrs und neuzeitiger Gesittung!

Entwicklung des internationalen Postverkehrs[1] im Gebiete des Weltpostvereins.

Im Jahre	Insgesamt	Gewöhnliche Briefsendungen	Gewöhnliche Pakete	Postanweisungen
	Millionen Stück			
1875	390	384	4	2
1876	432	424	5	3
1878	589	579	5	5
1880	742	730	7	5
1882	869	854	9	6
1884	976	956	13	7
1886	1280	1255	16	9
1888	1390	1357	21	12
1890	1511	1470	25	16
1892	1693	1645	29	18
1894	1971	1920	32	18
1896	2161	2096	44	21
1898	2579	2504	50	25
1900	2964	2874	56	34

[1] Aufgegeben und angekommene Sendungen.

Aufgestellt nach den Zahlengruppen der Statistique générale des Internat. Bür. in Bern, Jahrg. 1875—1900.

Entwicklung des Auslandspostverkehrs der nachbezeichneten Länder.[1]

(Aufgestellt auf Grundlage der Statistique générale des Internationalen Büreau in Bern, Jahrgang 1876—1900.)

Im Jahre	1876	1878	1880	1882	1884	1886	1888	1890	1892	1894	1896	1898	1900	
	Millionen Sendungen													
Oesterreich-Ungarn	62	77	94	115	124	137	154	163	173	183	193	211	236	Oesterreich-Ungarn[2]
Belgien	33	34	37	41	50	55	46	56	57	61	69	77	89	Belgien
Frankreich	77	83	91	102	120	132	149	163	173	183	199	213	233	Frankreich
Großbritannien u. Irland[2]	148	—	154	—	163	—	—	—	—	—	—	—	500	Großbritannien u. Irland[3]
Italien	32	36	42	44	50	59	44	48	45	65	71	71	79	Italien
Niederlande	17	18	19	21	24	26	27	30	33	38	45	50	55	Niederlande
Rußland	14	15	18	21	22	29	32	38	43	50	60	72	88	Rußland
Schweiz	27	29	34	36	39	46	44	49	52	58	67	79	96	Schweiz
Vereinigte Staaten von Nordamerika	105	115	126	134	138	145	166	189	209	200	209	218	245	Vereinigte Staaten von Nordamerika
Deutschland	103	117	144	160	177	190	215	244	268	297	326	373	452	Deutschland

[1] Aufgegebene und angekommene Sendungen.

[2] Die Zahlen für Oesterreich-Ungarn sind nur schätzungsweise zu berechnen.

[3] Die Schlußzahl ist schätzungsweise angegeben, da Großbritannien seit einer Reihe von Jahren keine Statistik über seinen Auslandspostverkehr mehr aufstellt.

Entwicklung des Auslandsbriefverkehrs Deutschlands mit den nachbezeichneten Ländern.

Briefverkehr Deutschlands von und nach:	1877	1879	1881	1883	1885	1887	1889	1891	1893	1895	1897	1899	1901	
	Millionen Stück													
Oesterreich-Ungarn	28	30	35	32	38	52	59	73	83	86	96	120	146	Oesterreich-Ungarn
Belgien	6	7	8	7	8	10	11	12	14	15	17	19	22	Belgien
Frankreich	20	23	27	25	26	31	31	31	34	38	40	44	51	Frankreich
Großbritannien und Irland	15	17	20	18	19	25	30	33	36	39	44	48	54	Großbritannien und Irland
Italien	3	3	4	4	4	6	7	8	9	10	11	14	15	Italien
Niederlande	8	9	12	12	12	15	16	19	21	23	27	31	34	Niederlande
Rußland (europäisches und asiatisches)	6	9	9	8	9	11	11	15	15	18	24	27	32	Rußland (europäisches und asiatisches)
Schweiz	10	10	12	11	11	14	16	17	19	21	23	27	35	Schweiz
China	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,3	0,5	0,6	0,3	0,3	0,4	0,8	3,5[1]	China
Britisch-Indien	0,1	0,1	0,3	0,2	0,3	0,6	0,4	0,5	0,5	0,6	0,7	0,8	2	Britisch-Indien
Afrika	0,2	0,2	0,2	0,3	0,5	1	1	1	1	2	3	4	4	Afrika
Vereinigte Staaten von Nordamerika	7	7	11	11	13	15	21	21	21	20	21	25	29	Vereinigte Staaten von Nordamerika
Mittel- u. Südamerika	0,3	0,5	0,8	1,0	1,6	2	3	4	4	5	6	8	9	Mittel- u. Südamerika
Australien	0,06	0,08	0,1	0,1	0,2	0,2	0,3	0,5	0,7	0,8	0,7	1	2	Australien
Japan	0,04	0,05	0,09	0,1	0,1	0,2	0,3	0,4	0,2	0,3	0,4	0,4	0,7	Japan

[1] Ohne den Postverkehr mit den Truppen der Deutsch-chinesischen Expedition etwa 1,5 Millionen Sendungen.

Zusammengestellt für Gesamtdeutschland auf Grundlage der Statistik der Reichs-Post- und Telegr.-Verw., Jahrg. 1877—1901.

Handelsverkehr Deutschlands mit

Im Jahre	Oesterreich-Ungarn		Belgien		Frankreich		Groß-Britannien u. Irland		Italien		Niederlande		Rußland	
	[1] Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
	Handelswerte in Millionen Mark													
1880	414	304	196	166	246	296	354	436	66	55	191	236	331	232
1882	514	350	237	174	256	355	387	520	55	79	268	258	388	204
1884	433	345	293	164	243	287	503	499	86	91	241	243	412	168
1886	410	291	284	154	224	251	452	441	91	88	215	234	264	148
1888	448	321	272	172	216	220	498	482	112	25	250	284	456	200
1890	599	351	317	151	267	231	640	705	140	95	309	258	542	206
1892	575	376	208	140	262	203	621	640	134	91	212	253	383	239
1894	582	401	171	149	214	188	609	634	141	82	199	244	543	195
1896	578	477	175	168	233	201	647	715	137	85	163	262	635	364
1898	661	453	201	187	269	206	825	803	170	94	184	280	736	440
1900	724	511	220	253	314	278	840	912	186	127	215	395	729	359

Im Jahre	Schweiz		Vereinigte Staaten von Nordamerika		Britisch-Indien		China		Japan		Australien	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
	Handelswerte in Millionen Mark											
1880	141	180	164	184	28	4	1,3	7	0,5	3	8	2
1882	175	188	115	194	30	4	0,4	9	0,1	2	4	7
1884	149	192	125	169	28	8	0,5	11	0,1	4	6	6
1886	156	160	106	211	20	6	2	12	0,3	4	10	7
1888	148	164	153	237	33	8	2	16	1,6	5	20	12
1890	174	180	406	417	129	32	8	30	5	18	50	22
1892	142	174	612	346	150	32	12	30	8	17	85	21
1894	136	188	532	271	164	39	27	28	7	17	98	20
1896	146	244	584	384	171	49	42	45	11	36	103	29
1898	173	256	877	335	220	57	39	48	10	43	87	33
1900	170	292	1021	440	225	70	36	53	16	70	122	48

[1] d. h. Einfuhr nach Deutschland und Ausfuhr aus Deutschland.

Aufgestellt nach der Statistik des deutschen Reichs über den auswärtigen Handel des deutschen Zollgebiets, Jahrg. 1880—1900.



Tafeln.

image
not
available



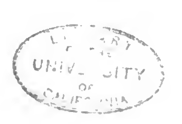

UNIV SITY
OF

image not available



image
not
available

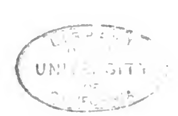


image
not
available

